

La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas

NATALY PINTO ALVARO, FRANK FUENTES, DAVID ALCIVAR

MARZO 2015

*“La vida es como andar en bicicleta.
Para mantener el equilibrio hay que seguir pedaleando”.*
Albert Einstein

- La cultura del uso de la bicicleta está tomando fuerza en Ecuador debido, en parte, a las discusiones sobre la problemática medioambiental. A lo largo del país, varios colectivos ciudadanos se han formado para posicionar el uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte.
- La bicicleta surge como alternativa viable tomando en cuenta los problemas que ocasiona un parque motor abultado fruto de la importancia que se le ha otorgado a los vehículos motorizados en el sistema de transporte. Adicionalmente, la bicicleta cumple un rol estratégico para sensibilizar a la ciudadanía sobre el uso del espacio público y el derecho a la ciudad.
- El presente análisis realiza una breve revisión del posicionamiento de la bicicleta en Ecuador apoyándose en datos provenientes de encuestas, estudios y artículos de prensa. De esta forma, se pretende continuar el diálogo y abrir nuevas líneas de investigación en temas relacionados con el uso de la bicicleta, la movilidad y el desarrollo urbano en Ecuador.



Contenido

- **Introducción** 3
- **Contexto** 3
 - Primer encuentro nacional de ciclistas 3
- **El ciclopaseo: espacio de encuentro, distracción y movimiento** 4
 - Las opciones de movilidad para los ciudadanos en Quito 6
 - Infraestructura para bicicletas en Ecuador 7
- **Demandas y desafíos** 7
 - Iniciativas ciudadanas para consolidar el uso de la bicicleta como opción de transporte 8
 - Participación ecuatoriana en la red Ciclovías Recreativas de las Américas 10
 - Campañas y acciones internacionales que se reproducen en Ecuador 10
 - Acciones y políticas públicas para fomentar la movilidad sustentable 12
 - Derechos de los ciclistas y el surgimiento de la Unión de Ciclistas del Ecuador 13
- **Conclusiones** 14
- **Referencias bibliográficas** 17
- **Anexos** 19



Introducción

La bicicleta en Ecuador ha evolucionado en su uso y significado desde que fue introducida a inicios del siglo XX. Al principio fue una opción para transportar la correspondencia, y con el tiempo se convirtió en un instrumento de recreación debido a la fuerza con la que se insertó el automóvil en las ciudades, en particular en la capital, que desde entonces impuso un modelo de transporte. Sin embargo, a partir de los evidentes problemas que ocasiona un parque automotor abultado, la bicicleta resurge como una alternativa viable de transporte que en estos momentos cobra además un rol estratégico para sensibilizar a la ciudadanía sobre el problema de la movilidad, pero también sobre el uso del espacio público y la configuración de la ciudad.

Contexto

La cultura del uso de la bicicleta no es reciente en Ecuador. No obstante, cabe destacar que en las últimas décadas toma fuerza debido, en parte, a las discusiones sobre la problemática medioambiental, que se plasmaron en la firma de acuerdos y tratados como el de Kyoto y la Declaración de Río de Janeiro. Así, en la década de los 80 emergen algunas organizaciones que intentan introducir una visión sustentable en los proyectos propuestos para generar conciencia social y disminuir los problemas ambientales. Una de las líneas de acción incluía el transporte a través del uso de la bicicleta para promover un modelo de movilidad menos contaminante, menos costoso, más eficaz y más amigable (Proaño, 2012).

En la actualidad, la bicicleta intenta integrarse como opción para circular en la ciudad, en un momento en el que el sistema de transporte de las principales urbes del país atraviesa por etapas de saturación, congestión e ineficiencia operativa, con sus consiguientes impactos sociales, ambientales y económicos.

En Quito, un momento de quiebre se produjo cuando en 2003 se llevó a cabo el seminario-taller “Ciclovías para Quito”¹ que contó con el respaldo

1 El evento fue organizado por Biciacción y contó con el auspicio del Institute for Transportation & Development

del alcalde de ese período, Paco Moncayo. De este taller, surgió la idea de propiciar un ciclopaseo. La gran acogida que tuvo el mismo posteriormente ha marcado la forma de percibir a la bicicleta en la ciudad y ha repercutido en la visión de la movilidad en el resto del país.

Al alcalde de Quito Paco Moncayo, le sucedió Augusto Barrera, quien contemplaba a la movilidad sustentable sobre todo como un ejercicio social y cultural que implicaba generar convivencia integral, promoviendo acciones de respeto entre los ciudadanos y hacia el entorno (Proaño, 2012). A pesar de que durante su gestión, la bicicleta estuvo considerada como un dispositivo de cambio, quedaron varias cuestiones pendientes. Tal es el caso de algunas rutas que no presentan orígenes y destinos claros, generando así interrupciones que dificultan una movilidad fluida en bicicleta. Asimismo, existen cruces riesgosos para los ciclistas y rutas sobre la acera que generan malestar a los peatones.

Actualmente en las principales ciudades del país, se discute sobre la importancia y la necesidad de adoptar medidas para incentivar el uso de otros modos de transporte menos contaminantes. Si bien en muchos territorios no se cuenta con información de base que respalde el debate y que se plasme en acciones eficaces, se están generando gestiones para el efecto.

Primer encuentro nacional de ciclistas

Después de una década de encuentros y acciones formales e informales entre organizaciones de ciclistas y usuarios de bicicleta, en agosto de 2014 y por iniciativa del colectivo Ciclistas de Santa Elena -que contó con el apoyo de otras organizaciones- se concretó el “Primer encuentro nacional de ciclistas” que tuvo lugar en la ciudad de La Libertad, provincia de

Policy (ITDP) de Nueva York, la Organización Holandesa para Cooperación Internacional al Desarrollo (NOVIB) de Holanda, y el Instituto de Estudios Ecologistas del Tercer Mundo. Además, otras organizaciones que ya habían creado lazos de cooperación dieron su respaldo; entre ellas destacan el Centro de Investigaciones CIUDAD, Acción Ecológica, Fundación Ciudad Humana de Bogotá y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (Norona, 2009).



Santa Elena. El objetivo de la convocatoria fue analizar la problemática del ciclismo en Ecuador y propender al desarrollo y fortalecimiento del ciclismo en todo el país². A la convocatoria acudieron más de 20 organizaciones y colectivos de ciclistas de todo el país (Ver **Anexo 1**), lo cual condujo a la creación de la Unión de ciclistas del Ecuador, BiciUnión Ec, integrada por varias comisiones.

Semanas más tarde, CER Promotora de Ciclismo y Friederich-Ebert-Stiftung en Ecuador (FES-ILDIS) convocaron al taller “Ciclismo, participación y acción comunitaria” en la ciudad de Quito, con el afán de dar continuidad al diálogo, con alcance nacional, que condujera a encontrar acciones concretas y así mejorar la situación de los ciclistas y usuarios de bicicleta en Ecuador³.

El presente documento realiza un análisis de los avances del uso de la bicicleta en Ecuador, los cuales han sido expuestos por individuos y organizaciones durante los últimos años y que se complementan con ideas, criterios y temas abordados durante el taller. En una primera instancia se presenta información sobre el ciclopaseo, la movilidad y el uso de la bicicleta; seguidamente se exhiben datos sobre la infraestructura, para luego concentrarse en las demandas y desafíos que enfrentan los usuarios de bicicleta y ciclistas. Posteriormente, se abordan las iniciativas ciudadanas que han orientado acciones y movilizaciones respaldadas por colectivos y organizaciones privadas y públicas para finalizar con las conclusiones.

El ciclopaseo: espacio de encuentro, distracción y movimiento

En varias ciudades del mundo se discute sobre la importancia de fomentar el uso del espacio público a través de acciones como la regeneración urbana, la inclusión de espacios verdes en las construcciones y la reconversión de lugares de forma temporal

o permanente en beneficio de los peatones y de la movilidad no motorizada. A continuación, se revisa la trascendencia del ciclopaseo como un espacio que poco a poco va cambiando el imaginario de los ciudadanos y siembra una cultura de convivencia, respeto y solidaridad.

Los ciclopaseos pretenden recuperar el espacio público y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos a través del ejercicio físico, la respiración de aire menos contaminado y la posibilidad de contar con lugares de encuentro y recreación. El ciclopaseo es sin duda un espacio que ha permitido que la gente se aproxime a la bicicleta sin que la geografía sea un impedimento (Noroña, 2009).

Las ciudades que disponen de espacios activos para realizar el ciclopaseo en la actualidad son: Loja, Quito, Cuenca y Ambato. Otras ciudades que han realizado ciclopaseos pero que al momento están suspendidos son: Ibarra, Guayaquil y Santo Domingo. En el cuadro a continuación se puede observar la frecuencia de realización de la actividad y el número de kilómetros (km) aproximados para la circulación de los ciclistas (Cuadro 1).

En otras ciudades como Santa Elena se realizan ciclopaseos nocturnos los miércoles bajo el lema: “Seamos uno, diez o treinta, el miércoles pedaleamos otra vez”⁴. En Riobamba también se realizan encuentros en la noche, en los denominados martes y jueves de pedal y dos veces al mes se efectúan ciclopaseos los domingos⁵.

Vale la pena destacar que el ciclopaseo es una actividad propuesta por los ciudadanos y que ha tenido acogida por parte de las autoridades municipales y gubernamentales a través de distintos ministerios; tal es el caso de la ciudad de Milagro en la cual se han realizado ciclopaseos promovidos por el Ministerio del Deporte. Sin embargo, hace falta garan-

2 Tomado del Manifiesto de la Unión de ciclistas del Ecuador BiciUnión Ec, 2014. BiciUnión Ec, 2014.

3 A este taller asistieron miembros de la Unión de ciclistas del Ecuador, BiciUnión Ec, así como otras organizaciones que participaron en el encuentro en Santa Elena.

4 Información proporcionada por Ricardo Camacho de la ciudad de Santa Elena, miembro del Colectivo Ciclistas de Santa Elena.

5 Información proporcionada por Santiago Hernández de la ciudad de Riobamba, miembro del Club de ambiente y montaña “CENIT” que organiza los martes y jueves de pedal y el Bici-Tur.



Cuadro 1

Ciudades que cuentan con ciclopaseos

Ciudad	Frecuencia	Estado	km
Quito	Todos los domingos del mes	Activo	30
Loja	Todos los domingos del mes	Activo	10
Cuenca	Cada 15 días	Activo	5-10
Ambato	Dos domingos del mes	Activo	6
Santo Domingo	Todos los domingos del mes	Suspendido	6
Guayaquil	Ocasional, ejecutado hasta 2013	Suspendido	1,76-6,95
Ibarra	Ocasional, seis fechas fijadas	Suspendido	5

Fuente: Diarios de la prensa ecuatoriana. Elaboración propia

Nota: En el caso de Cuenca, el trayecto del ciclopaseo cambia regularmente por lo cual no se puede definir un número exacto de kilómetros. En Guayaquil, por su parte, hay diversas rutas de entre 1,76 km y 6,95 km.

tizar la sostenibilidad de esta actividad para que los ciudadanos dispongan de este espacio de forma continua (Ministerio del Deporte, 2013).

La ciudad de Zamora es otro ejemplo de territorio en el cual la ciudadanía y las autoridades participan activamente: el 7 de septiembre de 2014, la alcaldía inauguró una nueva ruta de ciclopaseo con que esperan contribuir a la reducción de la contaminación ambiental (Zamora en directo, 2014); no obstante, se desconoce la frecuencia y el total de kilómetros por los cuales transitan los usuarios.

Se debe destacar que algunos ciclopaseos surgen a propósito de fechas conmemorativas relacionadas con la protección de los recursos naturales y la promoción de la salud y la actividad física. Tal es el caso de la ciudad de Machala, donde la Secretaría del Agua propició un ciclopaseo urbano a propósito del Día del Agua (Secretaría del Agua, 2013). En la provincia de Manabí, el Patronato Provincial de Servicio Social de Manabí organizó un a cicleada denominada “Manabí, cicleada por la vida” que partió desde Montecristi y finalizó en Manta con el objetivo de concienciar a la ciudadanía sobre la importancia del ejercicio físico para gozar de una vida plena (Gobierno Provincial de Manabí, 2010). En Ambato, el Ministerio de Salud junto con el Gobierno Municipal y CiclóPolis llevaron a cabo un ciclopaseo denominado la “Ruta de la Salud” para brindar información sobre

salud y nutrición a los ciudadanos en puntos estratégicos ubicados para el efecto (Ministerio de Salud Pública, 2013).

Finalmente, existen ciclopaseos que surgen para fomentar la actividad turística. La prefectura de Santa Elena, a través de la Dirección de Desarrollo Sustentable organiza ciclopaseos para que la ciudadanía descubra los increíbles atractivos de la provincia de forma lúdica (El Costanero, 2010).

Sin embargo, la mayor parte de ciclopaseos se realizan de forma discontinua y algunos han sido suspendidos debido a la falta de voluntad política, la ausencia de planes de largo plazo y la interrupción de administraciones que apostaron por la bicicleta como medio de transporte. Esto impulsa a continuar con la tarea de contribuir con acciones, proyectos e investigaciones que fomenten la discusión en torno a la movilidad sustentable vista desde una perspectiva integral en todas las ciudades de Ecuador.

Una debida planificación en cuanto a su enfoque y dimensionamiento puede conducir a la conformación de alianzas público-privadas para generar ciclopaseos y definir su modalidad, sea itinerante, circuito fijo, etapas cubiertas, entre otras innovaciones. Asimismo, la sociedad civil organizada a través de colectivos y clubes, y con el respaldo de BiciUnión Ec, puede incidir en la reactivación de estos espacios, contribuyendo así a su sostenibilidad.



A continuación, se aborda la situación actual de la bicicleta en Ecuador a partir de la información que ha sido posible recopilar; ciertamente existen más investigaciones y estudios en otras ciudades bajo formatos de publicaciones, blogs, tesis de grado, documentos a título personal o de colectivos que no están visibilizados, lo cual constituye una gran oportunidad para una recopilación más profunda, validación y sistematización de aquellas fuentes de información.

Quito cuenta con datos al respecto de la movilidad en bicicleta, por lo cual, se considera pertinente revisar algunas tendencias que se revelan en esta ciudad y que pueden constituir un referente para otras ciudades en la medida en que se observa un patrón en el crecimiento de las urbes en el país⁶.

Las opciones de movilidad para los ciudadanos en Quito

En 2011, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito llevó a cabo una encuesta de movilidad que aporta datos sobre los motivos que llevan a los ciudadanos a desplazarse. Los resultados revelan que el 32,5% de viajes se realizan para llegar al trabajo, seguido de cerca por motivos de estudio, que alcanzan el 31,1%.

Para llegar a su destino, el 73% de los quiteños utiliza transporte público. Sin embargo, las unidades están muy descuidadas y las autoridades no tienen mayor control sobre las operadoras. A esto se suma el hecho de que un quiteño, en promedio, realiza 1,89 viajes diarios, cifra que supera el promedio de la ciudad de México que corresponde a 1,66 viajes (Instituto de la Ciudad, 2014). Estos datos tienen dos grandes implicaciones: por un lado, el uso muy frecuente de todo tipo de medios de transporte se traduce en el consumo abundante de energía, que proviene principalmente del petróleo y que al ser

un recurso finito representa un gran riesgo para la sostenibilidad del sistema de movilidad. Por otro lado, la planificación urbana enfrenta un gran reto para lograr ordenar el territorio, distribuir mejor las actividades que actualmente están concentradas en ciertas áreas de la ciudad y, en consecuencia, lograr que los ciudadanos alcancen un mayor nivel de comodidad y agilidad para desplazarse.

A partir de la encuesta de movilidad del año 2011, se conoce que en la ciudad de Quito se realizan alrededor de 4,3 millones de viajes promedio en un día laborable; de este total, el 15,3% de la población camina, y apenas un 0,3%, correspondiente a 13.206 viajes, utiliza la bicicleta para desplazarse. No obstante, estos datos se obtuvieron previos al lanzamiento del programa de bicicleta pública, por lo cual habría que calibrar esta cifra nuevamente para contar con una mejor aproximación⁷.

Algunas pistas provienen de un reporte del Municipio de Quito publicado en agosto 2012, en el cual se señala que el sistema de bicicleta pública registró un total de 9.228 usuarios, de los cuales el 37% había retirado su carnet (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2013).

Por otro lado, Biciacción presentó el informe de conteo fotográfico de viajes en bicicleta en julio de 2014, en el cual se estimó que se realizaron 1.697 viajes en bicicleta en un día laboral en el tramo de la Avenida Amazonas entre Carrión y Veintimilla, de los cuales, 37% se efectuaron en bicicletas públicas. En términos de contaminación ambiental, se estimó que este número de viajes representaría la disminución de la emisión de 45 toneladas de CO₂ en un año, lo cual le ahorra a la ciudad alrededor de 963.000 dólares en costos de salud, operación vial e infraestructura (Biciacción, 2014).

⁶ Quito es una ciudad larga que se extiende de sur a norte a lo largo de 40 km aproximadamente. La configuración actual de la ciudad concentra la mayor parte de las actividades comerciales y financieras en el centro-norte, mientras que buena parte del sector residencial se ubica en el sur, en las periferias del norte y en los valles, lo cual incide en el sistema de transporte por la distancia que los individuos se deben desplazar para llegar a su lugar de destino.

⁷ Diario El Telégrafo (2014) informó que 0,5% de quiteños utilizan la bicicleta de acuerdo a una encuesta de percepción efectuada en diciembre 2013 por el colectivo En Quito Vivo. El diario online Ecuador en vivo señaló que en Quito se realizan alrededor de 3.000 viajes diarios y existen más de 20.000 usuarios de la bicicleta pública carnetizados según datos proporcionados por la alcaldía (Ecuador en vivo, 2014).



Infraestructura para bicicletas en Ecuador

En Ecuador, la construcción de vías y senderos para bicicletas es competencia del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales y Cantonales en sus respectivas jurisdicciones (Asamblea Constituyente, 2008: Art. 209). En efecto, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y Obras públicas ha iniciado el Plan Nacional de Ciclovías que consiste en la construcción de rutas segregadas⁸ y de espaldón⁹ para promover el derecho de las personas de movilizarse de forma segura en bicicleta (Ministerio de Transporte y obras Públicas, 2013). Actualmente, existen 17 ciclovías en el país (Ver **Anexo 2**).

A nivel cantonal, destaca la ciudad de Cuenca, en donde se han construido sendas de uso compartido a lo largo de las orillas de los ríos Tomebamba y Yanuncay, totalizando 17 km (El Tiempo, 2013). Además, se espera contar con alrededor de 14 km de ciclovías adicionales que se conectarán con las rutas de uso compartido (Cadena Radial Visión, 2012). De acuerdo a un estudio realizado por la empresa consultora Movére, el 50% de los desplazamientos que se realizan en la ciudad son inferiores a los 4 km de distancia por lo que la bicicleta se perfila como una opción ideal de transporte (El Tiempo, 2013).

La ciudad de Quito cuenta actualmente con 72,99 km de ciclovías¹⁰, de los cuales aproximadamente el 32% (23 km) son vías exclusivas para bicicletas; el resto son vías de uso compartido que se instalan en veredas o parques, lo cual, en ocasiones, genera conflictos con los peatones por el uso de ese espacio. El sistema de bicicleta pública, BiciQ, cuenta con 425 unidades distribuidas en 25 estaciones¹¹ (Instituto de la Ciudad, 2013).

8 Ciclovías protegidas del tráfico motorizado con algún elemento u obstáculo separador

9 Espacios que van al costado de una carretera o calzada, identificados con una franja longitudinal pintada, pavimentada o no.

10 El total de kilómetros de ciclovías de la ciudad incluye rutas utilitarias y recreativas.

11 La primera etapa contempla el trayecto La Y-Plaza Santo Domingo en el eje norte-sur (7,8 km); y América y Av. 12 de Octubre en el eje este-oeste (2,1 km).

Otra ciudad que cuenta con ciclovías es Puerto Ayora, en Galápagos; mientras que en la isla San Cristóbal se planea construir 10 estaciones de bicicletas adicionales para incentivar a los ciudadanos a utilizar este medio de transporte (Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos, 2013).

Sin embargo, la mayoría de ciudades del país carecen de rutas para bicicletas. En Riobamba las bicicletas comparten la vía con los automóviles; la semaforización es inadecuada y no existen parqueaderos para bicicletas¹². En las ciudades que integran la provincia de Santa Elena, La Libertad, Salinas y Santa Elena, la red vial urbana no está asfaltada en su totalidad, lo cual dificulta el desplazamiento en bicicleta; además no existe un sistema de iluminación en algunos tramos de las vías¹³.

Se debe tomar en cuenta que cuando la cultura del uso de la bicicleta avanza significativamente, no se requiere de grandes inversiones en la construcción de ciclovías segregadas, pues se considera que las vías sean compartidas y que el usuario de bicicleta tenga prioridad en todo momento.

Demandas y desafíos

En el imaginario de los ciudadanos, la bicicleta se ha ido posicionando como medio de transporte en los últimos años; especialmente a partir de la entrada en vigencia de la bicicleta pública. En Quito, donde se cuenta con instalaciones se exige la extensión y mejora de las mismas, mientras que en aquellas ciudades donde no existe el servicio, se debate sobre su apertura. El público que se desplaza en bicicleta es diverso y, por lo tanto, las demandas y expectativas son múltiples. De modo general, se distingue entre aquellos que utilizan la bicicleta para movilizarse de manera frecuente y aquellos que la utilizan ocasionalmente, dando prioridad a otros tipos de transporte.

12 Información proporcionada por Santiago Hernández de la ciudad de Riobamba, miembro del Club de ambiente y montaña CENIT organizador de los martes y jueves de pedal y el Bici-Tur.

13 Información proporcionada por Ricardo Camacho de la ciudad de Santa Elena, miembro del Colectivo Ciclistas de Santa Elena.



Entre aquellos usuarios más experimentados, que usan frecuentemente la bicicleta como medio de movilización y que además se involucran en las acciones en favor de la bicicleta, las principales demandas giran en torno a tres grandes aspectos: 1) realizar acciones para consolidar a la bicicleta como medio de transporte, 2) contar con políticas públicas de movilidad sustentable y 3) fortalecer el rol de la Unión Nacional de Ciclistas.

Al respecto de consolidar a la bicicleta como medio de transporte, se presentan algunas de las iniciativas emprendidas por la ciudadanía y las organizaciones.

Iniciativas ciudadanas para consolidar el uso de la bicicleta como opción de transporte

A pesar de que el uso de la bicicleta como opción de transporte se ha incrementado, existen aún limitantes socioeconómicos, culturales y de infraestructura que hay que solventar. Para conocer las percepciones de los usuarios de bicicleta, Grupo Faro¹⁴ junto con CiclóPolis¹⁵ realizaron encuestas a un grupo de personas que asistían al ciclopaseo los domingos. En mayo de 2010, presentaron los resultados de un estudio que proveyó datos sobre el potencial del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en la ciudad de Quito.

En el estudio, se evidenció que la mayor parte de usuarios del ciclopaseo utilizaba el bus (41,7%) y el transporte privado (39,7%) para movilizarse cotidianamente. Entre las razones por las cuales los ciudadanos entrevistados no utilizaban el sistema de bicicleta pública destacaron: la falta de hábito (21,5%), una ruta que no se adapta a su necesidad (21,2%), la disposición de un vehículo privado (13,2%), el peligro de accidentes (13,2%), la delin-

cuencia (9%), la incomodidad (9%), la dificultad del terreno (5,1%), un recorrido que no le agrada (3,2%), y el mal diseño (1,9%). Desde entonces, se recalca que tanto la falta de hábito como la sensación de incomodidad son aspectos que pueden ser modificados con campañas de concienciación y promoción del uso de la bicicleta (Robles, 2010).

Siendo así, varias organizaciones han emprendido acciones concretas para permitir a la ciudadanía familiarizarse con la bicicleta. Algunas iniciativas se enfocan en motivar a la gente a salir en este medio de transporte después de su jornada de trabajo para que se sensibilicen con respecto al uso del espacio público; otras apuntan a grupos específicos como el de las mujeres, los deportistas o los discapacitados. A continuación, se describen algunos de estos proyectos y su incidencia en la escena urbana.

Las *Cicleadas Urbanas Nocturnas de Cicleadas El Rey (CER)*¹⁶ es un evento que se realiza en la ciudad de Quito desde hace 6 años ininterrumpidamente. Las cicleadas permiten a los ciudadanos descubrir distintos barrios de la ciudad en horas que no interfieren con sus actividades cotidianas y que contribuyen a fomentar el interés por utilizar la bicicleta como medio de transporte, al disipar el mito de que la ciudad no se presta para ir en bicicleta.

*Las Carishinas*¹⁷ es un grupo de mujeres ciclistas que surge en 2009 y que lleva adelante el programa denominado *Hadas Madrinas* que permite a una mujer, que sabe desenvolverse en bicicleta en la ciudad, enseñar a otra a montar en bicicleta. Este programa ha sido bien recibido por decenas de mujeres de todas las edades que tienen curiosidad por andar en bicicleta, y es que en Quito, tan sólo el 34% de usuarios de bicicleta son mujeres (Instituto de la Ciudad, 2013).

14 Grupo Faro es una organización no gubernamental cuya misión es incidir en políticas públicas para construir una sociedad más democrática, innovadora, sustentable e incluyente a través de la investigación, el diálogo informado y la acción colectiva. Para mayor información, visitar Grupo Faro, 2012.

15 CiclóPolis es una organización sin fines de lucro, cuyo objetivo es promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable y recreativo en las ciudades ecuatorianas. Para mayor información, visitar CiclóPolis, s/f.

16 Cicleadas El Rey es un colectivo ciudadano comprometido con la promoción del uso de la bicicleta, la promoción turística del Ecuador y el cuidado de medio ambiente (Cicleadas El Rey, 2013).

17 Vocablo quichua, se forma de dos términos: “cari” que significa varón, hombre, y shina, que se traduce como semejante o parecido. Es decir, significa “tal como un varón” o “parecido al hombre”. El término se utiliza para referirse a las mujeres inhábiles para desempeñar los oficios que se asumen como propios de su sexo, y que se inclinan por ocupaciones o juegos tradicionalmente atribuidos a los varones.



Las ahijadas se sienten muy a gusto con el programa y afirman que éste cambió su perspectiva de la ciudad, tanto sobre conducir un vehículo, como sobre ir en bicicleta. Entre los objetivos del programa destaca la formación de habilidades de las participantes al momento de ir en la bicicleta, lo que mejora la percepción de seguridad y las empodera para continuar exigiendo su derecho al uso del espacio.

Otros programas que fomentan el uso de la bicicleta por parte de las mujeres son: *Todas en Bici*, realizado por Ciclópolis y *Rodadas de altura* conducidas por el Colectivo *Guayaquil en bici*. En marzo de 2014, se realizó una rodada de altura en Guayaquil a propósito del Día de la Mujer. El evento contó con la participación de 623 asistentes de los cuales, 63% eran mujeres, 32% hombres y 5% niños y niñas. En el encuentro, se hizo una encuesta que indagaba varios aspectos relacionados con el motivo para asistir al evento, la frecuencia del uso de la bicicleta, percepciones, uso del espacio público, entre

usar la bicicleta, desarrollan el equilibrio, entre otras destrezas. El análisis del impacto de estos programas amerita una investigación más profunda y detallada, que permita levantar una línea base, evaluar su formalidad, financiamiento, sostenibilidad, contenidos, entre otros aspectos. Estos estudios admiten plantear mejoras en futuros programas e incluso generan aprendizajes documentados para nuevas organizaciones que tienen posibilidades de implementarlos en sus territorios de acuerdo a sus requerimientos.

En Cuenca existe el movimiento *BiciCuenca*. Sus objetivos fundamentales son: 1) demostrar que sí es posible la movilidad no motorizada y 2) promocionar el uso de la bicicleta. Este movimiento -del que Jaime López Novillo es su líder- planifica y ofrece recorridos temáticos o con contenido según las épocas o momentos especiales del año. A los encuentros asisten regularmente más de 200 ciclistas (Cuadro 2).

Cuadro 2

Actividades que se han realizado en el colectivo BiciCuenca

Actividad	Observaciones
Ciclo tour nocturno	Circulación por calles y avenidas de la ciudad.
Cicleadas patrimoniales nocturnas	Se efectúan todos los jueves.
Ciclopaseo	Cada 15 días, lo promueve un diario local, es itinerante, y las distancias recorridas dependen de las rutas.
Sede del 7mo Congreso de Red de Ciclovías de las Américas.	Participó Gil Guillermo Peñalosa, mentalizador de la ciclovía "Domingos sin auto" en Bogotá.

Fuente: Diarios de Cuenca
Elaboración propia

otros¹⁸. Un dato que destaca es que el 41% de los asistentes conocieron del evento vía redes sociales, lo cual muestra que, como nunca antes, se tiene una gran oportunidad para difundir los eventos, reunir gente y así posicionar a la bicicleta como un medio de transporte sustentable.

Asimismo, existen los programas *Bici escuela*, *En bici al cole*, *A clases en bici*, promovidos por *Biciacción*¹⁹ en los cuales los participantes aprenden cómo

BiciCuenca ha incidido en la política pública local en distintos momentos y espacios para solicitar la democratización de las vías (es decir, que sean usadas por ciclistas y conductores), ha presentado propuestas de movilidad y ha realizado eventos de impacto local y regional como el Congreso de las Ciclovías Recreativas, lo cual suele renovar los diálogos entre autoridades locales y ciclistas.

formada por ciclistas urbanos profesionales, cuya misión es promover nuevas formas y espacios de movilidad, mediante el uso de la bicicleta como forma de transporte, deporte y recreación (Biciacción, 2010).

18 Datos disponibles en Guayaquil en bici, 2014.

19 Biciacción es una organización no gubernamental con-



Cuadro 3

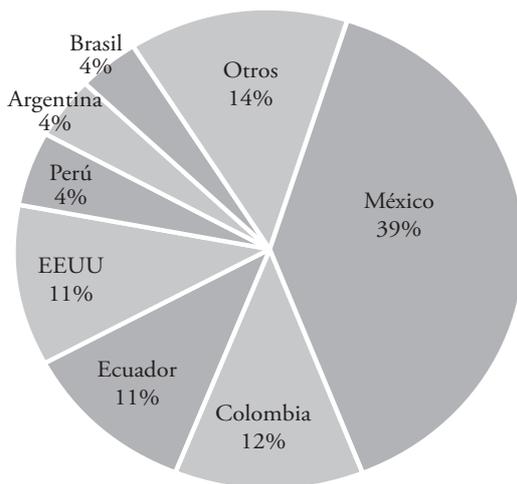
Congresos de la Red CRA organizados por país

País	Ciudad	Año
Colombia	Bogotá	2005
	Medellín	2011
Ecuador	Quito	2008
	Cuenca	2012
México	Guadalajara	2007
	México D.F.	2010

Fuente: Ciclovías Recreativas de las Américas.
Elaboración propia.

Gráfico 1

Miembros de la RED CRA por país, período 2005-2011



Fuente: Ciclovías Recreativas de las Américas.
Elaboración propia

Nota: En el caso de EE.UU., se descartaron a 2 organizaciones por considerar que no están directamente involucradas con el uso de la bicicleta: Centro de prevención y control de las enfermedades y la Organización Panamericana de la Salud.

BiciCuenca y otros colectivos de la ciudad han participado en la socialización del Reglamento para la Señalización y Construcción de Ciclovías formulado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). Las organizaciones han propuesto la creación de espacios seguros para el tránsito de los ciclistas, profundizando en aspectos técnicos como la correcta señalización de las vías, entre otros. Gracias a la participación de este y otros colectivos, la cultura de la bicicleta en Cuenca ha avanzado significativamente.

Además, en esta ciudad se desarrolla el programa *Pedaleando Cuenca Ciudad Universitaria*, promovido por la Universidad de Cuenca, el Municipio de Cuenca y otros actores. El recorrido es de 10 kilómetros y se lo lleva a cabo en el marco del Día Mundial de la Bicicleta. La iniciativa ha tenido una gran convocatoria desde sus inicios. En 2011 asistieron 1.000 ciclistas; en 2012 fueron 4.200 y en 2013 se congregaron 10.000 participantes. Entre los objetivos principales del evento destacan: incentivar a la ciudadanía a usar la bicicleta; concienciarles sobre el respeto entre ciclista, peatón y conductor; promover la construcción de ciclovías y gestionar una pista de obstáculos que permita preparar al ciclista urbano para el tráfico de Cuenca (El Telégrafo, 2014).

Participación ecuatoriana en la red Ciclovías Recreativas de las Américas

Ecuador, a través de varias organizaciones, es parte activa en la red de Ciclovías Recreativas de las Américas (Red CRA)²⁰, organización que incide y participa activamente en el desarrollo de programas de ciclovías recreativas, comparte información y brinda apoyo técnico, organiza congresos y demás eventos que resultan de gran beneficio para sus integrantes, pues permite un intercambio de experiencias constante y un relacionamiento continental (Cuadros 3, 4 y Gráfico 1).

Campañas y acciones internacionales que se reproducen en Ecuador

En Ecuador se impulsa las campañas *Al trabajo en bici*, *Jueves de pedal* y *Cicleadas de masa crítica*. Si bien muchas de estas iniciativas se basan en actividades similares realizadas en otros países de la región o fuera del continente, las redes sociales hacen posible crear vínculos que superan las fronteras y que brindan la posibilidad de compartir información.

En el Cuadro 5 se pueden visualizar otros proyectos que han tenido acogida en el país.

²⁰ Red CRA es una organización internacional sin fines de lucro integrada por individuos, organismos del sector público, privado y civil, universidades y líderes políticos y sociales, busca optimizar los impactos de las ciclovías recreativas alrededor del mundo.



Cuadro 4

Miembros ecuatorianos de la Red CRA

Año de adhesión	Fundación / Osc / Institución	Ciudad
2005	Biciacción	Quito
2007	Ciclópolis	Quito
	BiciCuenca	Cuenca
2010	Municipalidad de Quito	Quito
	GAD Municipalidad de Cuenca, Vía Viva	Cuenca
	Biciñan	Cuenca

Elaboración propia

Cuadro 5

Campañas y acciones internacionales que se realizan en Ecuador

Actividad	¿Quién la realiza?	Objetivo
Bicicletas blancas	Andando en Bici Carajo, Ciclistas Urbanos de Quito, otros colectivos	Llamar la atención de la ciudadanía con respecto a aquellos ciclistas que han perdido la vida en las vías.
Semana internacional de la movilidad	MDM de Quito	Sensibilizar a los ciudadanos sobre la convivencia vial y las distintas modalidades de transporte.
Parking day	MDM de Quito, Universidad San Francisco	Recuperar el espacio público y empoderar a la ciudadanía.
Ride sharing day	Varias Organizaciones	Fomentar el uso compartido de las vías entre los medios de transporte motorizados y no motorizados.
Día de la Bicicleta	Colectivos de ciclistas	Conmemorar y visibilizar el uso de la bicicleta como elemento de movilidad.
BiciBus	MDM de Quito, Cicleadas el Rey, Al sur en Bici	Realizar recorridos programados y con puntos de reunión para llegar a centralidades laborales o educativas, etc.
Bicycle Film Festival	MDM de Quito, Dale Pedal	Producir un festival de cine enfocado en la bicicleta.

Fuente: Diarios de la prensa ecuatoriana e internacional. Elaboración propia

Cabe mencionar que en la actualidad existe un número considerable de agrupaciones formales e informales que promueven el uso de la bicicleta (Ver Anexo 1). Además, otras organizaciones que históricamente han utilizado la bicicleta como medio de trabajo cuentan con asociaciones en varias ciudades del país, como es el caso de los tricicleros. Se destaca también la aparición de la Asociación de Ciegos en Bicicleta (Ciegocleta) y de ciudadanos que a través de páginas web promocionan la cultura del ciclismo, por ejemplo, Ciclistas Urbanos de Quito²¹.

21 Ciclistas Urbanos de Quito es un espacio para el debate, la reflexión crítica y aportes para lograr una ciudad más amable e incluyente hacia los ciclistas y peatones.

Cada vez es mayor el número de personas que han decidido optar por la bicicleta como medio de transporte en las ciudades para hacer ejercicio, no contaminar el aire y economizar. A esto se suma el ahorro de tiempo que implica ir en una bicicleta versus ir en un medio de transporte motorizado en sitios congestionados, en ciudades que enfrentan altas tasas de congestión vehicular o cuyo transporte público colectivo no se rige a horarios establecidos. Un estudiante de la Universidad Politécnica del Ecuador destaca que esperar el bus le toma alrededor de 15 minutos, mientras que en 20 minutos puede llegar a la universidad en bicicleta (Ministerio de Salud, 2011).



Con respecto a la segunda demanda ciudadana, de contar con políticas públicas de movilidad sustentable, se presenta a continuación un resumen de información recopilada a nivel local y nacional.

Acciones y políticas públicas para fomentar la movilidad sustentable

Nivel nacional

Ecuador cuenta con leyes, reglamentos, planes y políticas para el transporte; sin embargo, el tratamiento de la movilidad sustentable es escaso. Se puede decir que, a nivel nacional, el país se encuentra en un estado inicial de avance de las políticas públicas (EMBARQ, 2011).

A nivel nacional, las acciones públicas en favor de los usuarios de la bicicleta se han traducido mayoritariamente en la provisión de infraestructura; tal es el caso de la construcción de ciclovías esencialmente turísticas y recreativas que conectan a los cantones de las áreas rurales. Actualmente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se encuentra en proceso de adjudicar el Plan Maestro de Movilidad de Bicicleta de incidencia nacional que se espera integre aspectos relacionados con la educación, el medio ambiente, la energía y la tecnología. Asimismo, es deseable que las políticas públicas en materia de movilidad se alineen con las realidades locales, políticas medioambientales, energéticas, de salud y de planificación urbana para lograr mejores resultados.

Los Ministerios de Salud, Ambiente y Comercio Exterior han promocionado el uso de la bicicleta y se han adherido a campañas como *Al trabajo en bici*. En el informe de la huella ecológica nacional entre

2008 y 2009, presentado por el Ministerio del Ambiente, se estimó que conducir bicicleta por una distancia de 22 kilómetros al menos 50 veces al año evita la emisión de 455 kg de CO₂ (El Telégrafo, 2013).

Nivel local

Los avances alcanzados en la Asamblea Constituyente de Montecristi, gracias a la participación activa de colectivos de usuarios de bicicleta en el país, se reflejaron en la Constitución de 2008 y tuvieron repercusiones a nivel local. Así por ejemplo, en Quito se inició la discusión en torno a la movilidad sustentable lo cual se tradujo en el Plan Maestro de Movilidad 2009 que considera por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad (Proaño, 2012).

Ambato, por su parte, sería una de las primeras ciudades en América, junto con Quito, en alcanzar la certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD) otorgado por el Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad con el soporte y acompañamiento de CER, promotora de ciclismo. En Cuenca, en cambio, la Empresa Municipal de Movilidad (EMOV) contrató los servicios de la consultora Movére para realizar estudios que faciliten la implementación del sistema de bicicleta pública en la ciudad.

Cabe destacar que algunas de estas propuestas y emprendimientos surgen de la profesionalización y fortalecimiento de las organizaciones que pasan del activismo y del plantón a la pro-posición e involucramiento.

En el Cuadro 6 se presentan otras acciones que se lograron detectar en pro de políticas públicas locales.

Cuadro 6

Ordenanzas y proyectos a favor de la bicicleta

Ciudad	Acciones
Loja	Ordenanza para otorgar mayor seguridad a los ciclistas
Manta	Ordenanza para crear marco legal para ciclovías
Cuenca	Proyecto piloto de racks en buses auspiciado por la Secretaría de Movilidad

Fuente: Diarios de la prensa ecuatoriana. Elaboración propia.



Adicionalmente, se conoce que en la provincia de Santa Elena, las ciudades de la Libertad y Santa Elena cuentan con los borradores de la ordenanza y se espera su pronta ejecución²².

Con respecto a la tercera demanda, referente al fortalecimiento de la Unión de Ciclistas del Ecuador, creada hace algunos meses, se plantean algunos puntos que hacen mención a los derechos de los ciclistas y que contribuyen a sembrar los cimientos sobre los cuales se asienta la Unión de Ciclistas del Ecuador y se detallan a continuación.

Derechos de los ciclistas y el surgimiento de la Unión de Ciclistas del Ecuador

Los avances en la legislación ecuatoriana fueron posibles gracias a la labor decidida de un grupo de ciclistas y usuarios de bicicleta que se movilizaron desde 2007 y que lograron transmitir en la Asamblea de Montecristi el trabajo de más de 20 organizaciones de ciclistas que elaboraron documentos respecto a la movilidad urbana, la intermodalidad y el diseño de infraestructuras viales para usar mejor el espacio público²³. Este fue sin duda un momento relevante en la historia de los colectivos de ciclistas en el país, pues lograron trasladar un esfuerzo colectivo al texto legal, cuyos alcances son relevantes para todos quienes utilizan la bicicleta sea como medio de transporte, deporte o diversión. Quedan varios desafíos pendientes, sobre todo en lo que concierne a la educación y sensibilización de la ciudadanía para que más personas opten por la bicicleta como

un medio de transporte seguro, pero el camino está abierto y constituye, sin duda, un gran logro.

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, recoge en el artículo 204 los derechos de los ciclistas: 1) Derecho a transitar; 2) Derecho a disponer de vías de circulación; 3) Derecho a disponer de espacios para el parqueo de bicicletas; 4) Derecho preferente de vía; 5) Derecho a transportar las bicicletas en los vehículos de transporte público; y 6) Derecho a tener circulación preferente de las bicicletas (Asamblea Constituyente, 2008).

Otros derechos adicionales fueron incorporados en el reglamento de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial en el artículo 175, tercer párrafo, numeral 302. Destaca la distancia que debe mantener un vehículo con respecto a un ciclista²⁴.

Adicionalmente, el artículo 209 incluye la construcción de senderos para el uso de las bicicletas y la instalación de estacionamientos de bicicletas por parte de los municipios para facilitar la masificación de este medio de transporte (Game, 2014).

Del Encuentro Nacional de Ciclistas nace la Unión de Ciclistas del Ecuador (BiciUnión Ec) formada con el objetivo de apoyar y fortalecer las acciones de los colectivos y organizaciones formales e informales que promueven el uso de la bicicleta en el país. BiciUnión Ec se organiza en comisiones para facilitar la coordinación de acciones y canalizar mejor las propuestas ciudadanas. Del mismo modo, se pretende contar con una vocería nacional a fin de que Ecuador pueda participar en eventos internacionales ya no con una organización particular, sino

22 Información proporcionada por Ricardo Camacho de la ciudad de Santa Elena, miembro del Colectivo Ciclistas de Santa Elena.

23 En una primera etapa se discutió el documento presentado por Biciacción que contó con el respaldo de las organizaciones ciclistas de todo el país. A inicios de 2008, Ciclópolis y Ciclistas sin Fronteras se movilizaron para presentar propuestas prácticas y artículos específicos para incorporarlos en la ley. Finalmente, para lograr la aprobación de las propuestas se definió una comisión de ciclistas integrada, entre otros, por: Diego Puente de Ciclópolis (Quito); César Guaña del Centro para la educación, servicio e intereses de los ciclistas (Otavalo); Christian Medrano, de Andando en bici carajo (Quito); y Ronald Game de Ciclistas sin Fronteras (Guayaquil).

24 Art. 175.- Los conductores, en áreas intracantonales, deberán mantener una distancia prudencial mínima de 3 metros con respecto al vehículo al que antecedan en el mismo carril, de tal forma que le permita detenerse con seguridad ante cualquier emergencia. En áreas perimetrales y rurales, para observar esta distancia se considerará: la velocidad, estado del vehículo, condiciones ambientales, el tipo, condiciones y topografía de la vía, y el tránsito existente al momento de la circulación. Los vehículos, en sus desplazamientos, mantendrán una distancia lateral de seguridad mínima de 1,5 metros y una mayor distancia cuando rebasen o adelanten a ciclistas, motociclistas y carretas. Deberán además conducir en los carriles o vías asignados para el efecto.



como el conglomerado de todos los colectivos que se unen en torno a un mismo interés²⁵.

Entre los desafíos y prioridades que manifiestan los miembros de la Unión de Ciclistas del Ecuador destacan: 1) la consolidación de la Unión de Ciclistas a nivel nacional y local, 2) la necesidad de contar con información accesible, 3) la sensibilización de la ciudadanía y 4) el fomento y refuerzo de las políticas públicas en favor de los ciclistas. En párrafos anteriores ya se han abordado los puntos 1, 3 y 4, por lo cual a continuación se describe brevemente el punto 2.

Respecto a la disponibilidad de la información, se distinguen algunos trabajos que abordan el tema del ciclismo en la ciudad. Sin embargo, no todos examinan a profundidad las condiciones estructurales que facilitan o impiden el uso de la bicicleta. A esto se suma el hecho de que las investigaciones se encuentran dispersas en distintos repositorios de información, lo cual dificulta el análisis global de la situación.

De manera general se advierte que Quito concentra algunas organizaciones pro-bicicleta, pero pocas han buscado adentrarse en el análisis de las políticas públicas de movilidad y sustentarse en la investigación, pese a que esta ciudad ha sido una de las pioneras del ciclismo en Ecuador. Entre las instituciones, que se han podido revisar, que cuentan con publicaciones al respecto destacan: Grupo Faro, la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), la Universidad Andina Simón Bolívar y Fundación Biciación. Actualmente FES-ILDIS Ecuador, articulado con CER Promotora de Ciclismo y BiciUnión Ec, pretende generar, a partir de la presente publicación, nuevos documentos de análisis e investigación ya sea de forma directa o bien motivando a otros para que los realicen. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) municipales también participan en la tarea de crear información indirectamente, financiando investigaciones, o directamente, realizando estudios.

De parte del gobierno nacional, se destaca la labor que realiza el MTOP que en 2012 firmó un acuerdo de cooperación en la Haya en el cual participaron los

GAD y el Banco del Estado (BEDE) para financiar estudios orientados a la implementación de ciclovías en estos territorios. Por otro lado, las autoridades locales de los GAD involucrados se comprometieron a construir infraestructuras. Algunas de las ciudades que ya se han beneficiado del acuerdo son Ibarra, Cuenca y Quito. Actualmente se están sumando otros territorios y se espera contar con estudios para estas ciudades durante el transcurso de 2015.

Conclusiones

El desarrollo de políticas públicas de movilidad en bicicleta debe ser altamente participativo, debidamente planificado, revisado y mejorado continuamente; debe ir de la mano de programas permanentes de educación vial y sensibilización de la ciudadanía.

En cuanto a la movilidad, Ecuador es un país que se ha visto afectado por los efectos negativos de una cultura auto-centrista, por lo que se requieren soluciones de movilidad que disminuyan los tiempos de traslado entre el origen y el destino y que mejoren las condiciones de comodidad de los usuarios.

No obstante, por un lado, los ciudadanos aún desconocen los derechos y las normas creadas a favor de los usuarios de bicicleta. Por ello, es importante emprender campañas que permitan difundir los contenidos y motivar a los distintos actores de movilidad a involucrarse activamente en el conocimiento de los factores de convivencia y respeto vial. Por otro lado, la percepción de inseguridad en las vías por parte de los usuarios de bicicleta puede y debe ser superada a través de la observación y el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de quienes conducen vehículos motorizados y de todos quienes están llamados a hacer cumplir las leyes de tránsito.

En el plano económico, el transporte en bicicleta en Ecuador tiene un gran potencial en el marco del cambio de la matriz productiva, pues pretende generar nuevas plazas de trabajo y opciones de formación. Adicionalmente, la bicicleta es un modo de transporte que se perfila como una de las alternativas con mayor potencial al momento de apostar por un nuevo modelo de transporte, que no involucra grandes inversiones y que además promueve la sustentabilidad, el ahorro y el mejoramiento de la calidad de vida.

²⁵ BiciUnión Ec en 2014 elaboró un Manifiesto donde se resumen sus objetivos (BiciUnión Ec, 2014).



En Ecuador aún no se han dado incentivos reales y de impacto como en otros lugares del mundo o la región para preferir trasladarse en bicicleta. Es importante indicar que para proponer e implementar incentivos, éstos deben venir acompañados de estudios que permitan avalarlos y justificarlos. Se deben generar incentivos claros y directos para que un mayor número de ciclistas opten por el uso de la bicicleta como medio de transporte. En países como Francia lo que inició como un proyecto ya es una realidad y hoy el Estado, a través de la Agencia de Medio Ambiente y Control de la Energía, en conjunto con las empresas, paga 0,25 euros por kilómetro a los empleados que van al trabajo en bicicleta (Antena 3, 2015). En las primeras mediciones efectuadas, se detectó un aumento de 50% del uso de este medio de transporte en un lapso de 5 meses; Santiago de Chile es una de las primeras ciudades latinoamericanas que está empezando a replicar estos poderosos incentivos. Existen organizaciones que fomentan el uso de la bicicleta a través de la acumulación de puntos que se canjean en consumo cada vez que una persona llega en bicicleta. La empresa privada es un actor importante que puede fomentar el bien común.

Otros tipos de incentivos se relacionan a la disposición de espacios para que la gente que utiliza bicicleta como medio de transporte pueda cambiarse de atuendo y refrescarse al llegar a su destino. Asimismo, se debe promover la intermodalidad por medio de portabicicletas en buses, taxis, u otros medios de transporte públicos.

En el plano académico e informativo, investigaciones profundas y dinámicas sobre la temática del ciclismo urbano, su evolución, preferencias, organizaciones, entre otros muchos temas, deben ser fomentadas desde las universidades y se debe vincular su aplicación con las acciones que emprende la comunidad ciclista, los tomadores de decisión y los técnicos de los gobiernos locales.

Se requiere de una voluntad política sólida por parte de los administradores de las ciudades que, conscientes del impacto positivo del transporte en bicicleta en los territorios, realicen acciones y mejoras continuas, otorgando más fuerza a un cambio sociocultural que beneficie a los actuales y futuros ciudadanos urbanos, de los territorios periurbanos y rurales.

Los eventos y actividades que promueven las distintas organizaciones, colectivos y grupos le dan visibilidad a la bicicleta como una opción de transporte. Por ejemplo, a través del acompañamiento a los ciclistas y usuarios de bicicleta que se incorporan al flujo de tránsito en las vías, se pretende generar mayor confianza, seguridad y fomentar las habilidades en el manejo del velocípedo, logrando así que los ciudadanos conozcan mejor las rutas para desplazarse, y detecten el tiempo que les toma ir en bicicleta desde un punto determinado a otro.

Además, optar por la bicicleta promueve la cohesión social, en vista de que al ser los desplazamientos en su mayoría cortos, los usuarios conocen mejor el barrio y sus alrededores y, por lo tanto, a sus habitantes, familiarizándose con las actividades que cada uno desempeña. Los estudios señalan que en aquellos sitios donde se ha recuperado el espacio público dando prioridad a peatones y ciclistas, los negocios florecen.

Para concluir, quedan retos pendientes que deben ser asumidos por las administraciones actuales tanto a nivel local como nacional y es importante motivar a la comunidad de ciclistas para que vele por aquello y realice seguimiento. En primer lugar, la planificación de ciclovías en la ciudad de Quito no ha atendido a sectores de la población en donde el flujo de bicicletas es significativo, tal es el caso del barrio El Carmen al sur de la ciudad. La infraestructura no ha cubierto las expectativas pues no se hace un esfuerzo por crear carriles exclusivos para bicicletas apartados del tráfico vehicular que tampoco interfieran con el uso peatonal del espacio. En segundo lugar, no se ha brindado reconocimiento ni apoyo a quienes utilizan un medio no motorizado para realizar su trabajo, como es el caso de los Tricicleros del mercado mayorista de Quito. En tercer lugar, la política para incentivar el uso de la bicicleta no ha ido acompañada de una política integral que se interese en mejorar la calidad del aire, incrementar la señalización para bicicletas y peatones y cultivar en los ciudadanos el respeto y la solidaridad al momento de usar el espacio público. Finalmente, se ha evidenciado que las acciones de ordenamiento territorial y regulación del sector inmobiliario, tanto público como privado, siguen sin tomar en cuenta a la bicicleta como medio de transporte, reduciendo la posibilidad de que más ciudadanos opten por esta alternativa.



Referencias bibliográficas

- Antena 3 (2015). Francia duplica el número de personas que eligen ir en bicicleta al trabajo. Recuperado el 20 de febrero 2015 de www.antenat3.com/noticias/mundo/francia-duplica-numero-personas-que-eligen-bicicleta-que-paga-ello_2015020300141.html
- Asamblea Constituyente. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Robles, M. (2010). Hacia una movilidad sustentable en Quito: el potencial de la bicicleta como medio de transporte alternativo.
- Biciacción (2010). “Principales proyectos”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <http://www.biciaccion.org/>
- Biciacción. (2014). Informe conteo fotográfico de viajes en bicicleta, impactos y retos para la ciudad.
- BiciUnión.ec (2014) “Manifiesto de la unión de ciclistas del Ecuador”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de http://issuu.com/biciunionec/docs/biciuni__n_ec_manifiesto_final/4?e=13886370%2F9632711%20,%20www.facebook.com/BiciUnion.ec
- Cadena Radial Visión (2012). Alcalde recorrió ciclovías. Recuperado el 18 de diciembre 2014 de http://www.cadenaradialvision.com/index.php?option=com_content&view=article&id=3177&Itemid=20
- Cicleadas El Rey (2013). “Home”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de www.cicleadaselrey.com
- Ciclistas Urbanos UIO (s/f). “Quiénes somos”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <https://ciclistasurbanosuiu.wordpress.com/quienes-somos>
- Ciclópolis (s/f). “Home”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <https://ciclopolis.wordpress.com/>
- Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos (2013). Avanzamos Galápagos, mayo 2013, Edición N.1, pág.2
- Diario El Costanero (2010). “Ciclopaseos, alternativa de deporte y salud en Santa Elena”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <http://cempecuador.com/elcostanero/turismo-turismoydiversion-ciclopaseosalternativadedeporteysalud.html>
- Ecuador en vivo (2014). “Se continuará con el programa de bicicleta pública ‘BiciQ’”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de http://www.ecuadorenvivo.com/quito2/200-videos/18113-se-continuara-con-el-programa-de-bicicleta-publica-biciq.html#.VL_g6kff9ic
- El Telégrafo (2013). “Con huella ecológica se planifica el uso de los recursos naturales”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <http://telegrafo.com.ec/sociedad/item/con-huella-ecologica-se-planifica-el-uso-de-los-recursos-naturales.html>
- El Telégrafo (2014). “La ‘bici’, un aliado verde en el trabajo que reduce 455 kg de CO2 al año”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <http://www.telegrafo.com.ec/sociedad/item/la-bici-un-aliado-verde-en-el-trabajo-que-reduce-455-kg-de-co2-al-ano-documento.html>
- El Tiempo (2013). “La bici pública se suma al plan de movilidad”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <http://www.eltiempo.com.ec/noticias-cuenca/124802-la-bici-pa-blica-se-suma-al-plan-de-movilidad/>
- EMBARQ (2011). Transporte sostenible para América Latina: situación actual y perspectivas. Documento de respaldo foro de transporte sostenible fts de América Latina. Bogotá junio 22-24 de 2011.
- Game, Ronald (2014). Ciclistas sin Fronteras. Historia de la instauración de los derechos de los ciclistas en la legislación del Ecuador. Documento presentado en el 1er encuentro de ciclistas del Ecuador.
- Gobierno Provincial de Manabí (2010). “Ciclopaseo “Manabí por la vida”.
- Grupo Faro (2012). “Home”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de [Documento1www.grupofaro.org](http://www.grupofaro.org)
- Guayaquil en bici (2014). “Resultados de opinión ciudadana sobre la convivencia vial en Guayaquil”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <http://guayaquilenbici.org/2014/04/19/resultados-de-opinion-ciudadana-sobre-la-convivencia-vial-en-guayaquil>
- Instituto de la Ciudad. (2013). BICIQ: una excelente opción para transportarse en Quito, 1–2.
- Instituto de la Ciudad. (2014). La movilidad en Quito: un proyecto transformador, 1–2.



Manifiesto de la Unión de Ciclistas del Ecuador Bici-Unión Ec (2014). Ciclistas sin Fronteras

Ministerio de Salud (2011). “Ecuador se mueve en bici”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de http://instituciones.msp.gob.ec/misalud/index.php?option=com_content&view=article&id=187:ecuador-se-mueve-en-bici&catid=52:edusalud&Itemid=244

Ministerio de Salud (2013). “Este domingo el ciclopaseo “Ruta de la Salud” llega a Ambato”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <http://www.salud.gob.ec/ciclopaseo-ruta-de-la-salud-llega-a-ambato/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2013). Plan Nacional de ciclovías. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de www.cicloviasecuador.gob.ec

Ministerio del Deporte (2013). “Milagro disfrutó de su tercer ciclopaseo”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <http://www.deporte.gob.ec/milagro-disfruto-de-su-tercer-ciclopaseo/>

Municipio del D.M. de Quito. (2013). Informe del cuarto año de gestión agosto 2009-julio 2013. Buen vivir, progreso e igualdad (pp. 1–122).

Noroña Catalina (2009). “De la bicicleta a la utopía: la construcción de organizaciones socio ambientales desde las propuestas de transporte alternativo - el caso de Quito, Ecuador”. Tesis previa para la obtención de maestría de maestría en ciencias sociales con mención en estudios socioambientales. Quito: FLACSO.

Proaño, G. (2012). Cultura “ciclera” en Quito, políticas de movilidad: estudio de caso Ciclópolis y al Sur en Bici, 2–103.

Secretaría del Agua (2013). “El Oro: Ciclopaseo y Casa Abierta por el día Mundial del Agua”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de <http://www.agua.gob.ec/el-oro-ciclopaseo-y-casa-abierta-por-el-dia-mundial-del-agua/>

Zamora en directo (2014). “Retoman Ciclopaseo en Zamora”. Recuperado el 20 de diciembre 2014 de http://www.zamoraendirecto.com/index.php?option=com_content&view=article&id=3088:retoman-ciclopaseos-en-zamora&catid=2:cantones&Itemid=2

Organizaciones

Andando en bici carajo
Carishinas en Bici
Cicleadas el Rey – CER Promotora de Ciclismo
Ciclópolis
Fundación Biciacción
Guayaquil en bicicleta
Pedaleando Cuenca Ciudad Universitaria
Riobamba ASÍ
Ciclistas de Santa Elena



Anexos

Anexo 1

Organizaciones que participaron en el
"Primer Encuentro Nacional de Ciclistas" en Santa Elena

	Organizaciones	Ciudad
1	Águilas del Ciclismo	Guayaquil
2	Biciacción	Quito
3	Bici Cuenca	Cuenca
4	Bicicultura	Cuenca
5	Bici Kultura	Santo Domingo
6	Briza Bike	La Libertad
7	Cer Promotora de Ciclismo	Quito
8	Ciclistas de la Calle	Guayaquil
9	Ciclistas de Santa Elena	Santa Elena
10	Ciclistas Sin Fronteras	Guayaquil
11	Ciclópolis	Quito
12	Cyclo Viajeros	Loja
13	Cyclos	Azogues
14	Eco Bike	Manglar Alto
15	Ecuabike	Salinas
16	Ecuador Aventura	Guayaquil
17	Facebook Cyclists	Guayaquil
18	Guayacan Sport Cycle	Guayaquil
19	Guayaquil en Bici	Guayaquil
20	Libre Actividad	Guayaquil
21	Tortuguitas Bike	Valdivia

Fuente: BiciUnión Ec
Elaboración propia



Anexo 2

Ciclovías del Plan Nacional del MTOP

Ciclovías MTOP - Carreteros	Número de km disponibles	Tipo	
		Espaldón	Segregada
PEDERNALES - BAHÍA DE CARÁQUEZ	105		
RUTA: SAN VICENTE - SAN PABLO	14		
CARCHI			
1. Tulcán - Tufiño	14	X	
COTOPAXI			
2. Acceso al Parque Nacional Cotopaxi	13	X	
MANABÍ			X
3. Puente Los Caras	2,10		
4. San Vicente - Canoa	12		X
5. Pedernales - Coaque	9		X
6. Acceso a Manta	6,95		X
7. Paso lateral de Tosagua	1,80		X
SANTO DOMINGO			
8. Santo Domingo - El Carmen	58,8	X	
9. Santo Domingo - 10 de Agosto	76	X	
SANTA ELENA			
10. San Pablo - 'Y' de San Vicente	12,6		X
AZUAY			
11. Cuenca - Girón - Pasaje	55	X	
12. Cuenca - Molleturo - Empalme	16	X	
EL ORO			
13. Machala - 'Y' del Cambio	29	X	
LOJA			
14. Acceso a Celica	1,50		X
15. Acceso a Alamor	2		X
16. Catamayo - Trapichillo - Guayabal	2		X
17. Chaguarpamba	0,8	X	

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transporte

Elaboración propia

Notas: El cuadro no contempla las condiciones actuales de las vías, ni el tiempo de vida útil.

Acerca de los autores

Nataly Pinto Alvaro

Docente de la Facultad de Economía de la Universidad Central del Ecuador. Trabaja activamente en proyectos relacionados con la movilidad sustentable, agroecología, reutilización de recursos y pedagogía transformadora. Ha asesorado a varios colectivos y organizaciones en Ecuador y Francia. Es una ciclista activa e investigadora apasionada, quien en su tiempo libre disfruta mucho de la música y el teatro.

Frank Fuentes

Ingeniero en Marketing y auditor certificado de la metodología BYPAD, desarrollada por el Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad (FGM-AMOR) para mejorar el tráfico urbano y regional de bicicletas en más de 200 ciudades. Es un activista en temas de ciclismo con más de 15 años de experiencia en la promoción de actividades relacionadas al fomento del ciclismo. Es socio fundador de CER Promotora de Ciclismo.

David Alcivar

Especialista en la implementación de Sistemas de Gestión de Calidad ISO con más de 5 años de experiencia en el fomento del ciclismo urbano y rural en el Ecuador, trabajando directamente con tomadores de decisiones públicas a nivel local y nacional. Es representante de BYPAD para América Latina. Es además socio fundador y responsable de planificación y estrategia en CER Promotora de Ciclismo.

Pie de imprenta

Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Ecuador
Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS)
Av. República 500 | Quito | Ecuador

Responsable
Gustavo Endara | Coordinador de Proyectos

Telf. 00593 2 2562103
<http://www.fes-ecuador.org>
<http://www.40-fes-ildis.ec>



Friedrich Ebert Stiftung Ecuador FES-ILDIS



@FesILDIS

Para solicitar publicaciones:
info@fes.ec

Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) Ecuador

La Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) es una organización alemana representada en más de 100 países del mundo comprometida con los valores de la democracia y la justicia social. Desde su llegada al Ecuador en el año 1974 como Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDIS), la institución se ha desempeñado como centro de pensamiento progresista y facilitador de diálogos democráticos. El trabajo está enfocado en cuatro ejes: profundizar la dimensión social de la democracia, fomentar la justicia social, construir una economía justa, así como aportar a la gobernanza regional y la paz.

CER Promotora de Ciclismo

Es una organización dedicada a fomentar el uso diario de la bicicleta en todos sus ámbitos a través de la generación de proyectos, emprendimientos e innovaciones. Representa al Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad. Trabaja junto con gobiernos locales y grupos de la sociedad civil en la certificación y diseño de políticas públicas que faciliten el tráfico urbano de bicicletas.

El uso comercial de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) está prohibido sin previa autorización escrita de la FES.

Las opiniones expresadas en esta publicación no representan necesariamente las de la Friedrich-Ebert-Stiftung.

ISBN: 978-9978-94-147-8