

Presidente de la Organización Latinoamericana y Caribeña de Centros Históricos

From the Selected Works of Fernando Carrión Mena

May 4, 2012

Salomé Reyes y el ciclismo

Fernando Carrión Mena, Arq.



Available at: https://works.bepress.com/fernando_carrion/524/

Salomé Reyes y el ciclismo

La presencia del ciclismo en la ciudad de Quito, desde hace aproximadamente unos 10 años, ha producido un cambio importante en la movilidad de la ciudad, en la cultura urbana y, sobre todo, en los actores que la impulsan; lo cual está generando una transformación de la ciudad en su conjunto. Este proceso no es ajeno al colectivo de ciclistas que ha ido ganando espacio en un contexto de alta adversidad: así como los obreros, las mujeres y los ambientalistas debieron rendir tributo con la vida de sus militantes, igual está ocurriendo con los ciclistas en las calles de nuestra ciudad.

Soledad Reyes acaba de fallecer en el ejercicio pleno al derecho constitucional que establece la libre circulación de las personas por el territorio nacional. Y lo hacía preparándose para participar en la vuelta ciclística al Ecuador, pero también porque era parte de su vida cotidiana y porque era militante de este colectivo ciudadano vinculado al ciclismo. Se trataba de una ciclista de élite, ampliamente reconocida por su capacidad y por su personalidad. Por eso su fallecimiento no debe quedar en la simple sensibilización coyuntural de las autoridades y de la ciudadanía, sino que debe convertirse en un hito que cambie sustancialmente la movilidad, la ciudad, la democracia y la cultura de nuestra capital.

Este tipo de hechos deben producir memoria y deben convertirse en uno de los escalones del camino que construye el ciclismo. Para eso es necesario que la municipalidad de Quito, independientemente de los acuerdos logrados, ponga el nombre de Salomé Reyes a una de las ciclovías principales de Quito; de tal manera que cada ciclista que la use evoque su vida y recuerde lo que significó el hecho dentro del proceso general.

Un reconocimiento de estas características permitirá aportar a la creación de un sistema multimodal de transporte, en el que tengan cabida tanto los medios motorizados como también los no motorizados. Este objetivo dependerá del peso que adquiera el ciclismo y de la correlación de fuerzas con otros actores, en un momento en que el Metro lo delinearé todo. Originalmente fueron los choferes de la transportación colectiva los que definían las políticas de movilidad en la capital, posteriormente fue el municipio que se convirtió en uno de los actores centrales -gracias al trole bus que asume el eje de la transportación en Quito-, y en la actualidad parece que transita hacia la conversión de los ciclistas y los peatones en sujetos sociales con peso propio en el diseño de la transportación urbana. Allí los siete acuerdos alcanzados con el Municipio.

La movilidad no motora busca su espacio en la estructura de producción de la movilidad del transporte en la urbe y lo hace con el movimiento ciclista que tiene, probablemente, el mayor peso político, pero también los peatones comienzan a decir su verdad, tan es así que la ciudad empieza a dar cabida a los dos con la construcción de ciclo rutas y veredas; las cuales deberían producir un nuevo urbanismo más vinculado a la gente que a los vehículos de motor.