



Universidad de Chile
Facultad de Filosofía y Humanidades
Departamento de Ciencias Históricas

Movimiento Furiosos Ciclistas y su Influencia en la Calidad de Vida en Santiago 1995-2016

Memoria para optar al grado de Licenciado en Historia

FELIPE ANTONIO ALVIÑA AGUAYO y TOMÁS VICENTE CAMPOS FLORES

Profesor Guía: Gabriel Salazar Vergara

Santiago, Chile 2017

TABLA DE CONTENIDO

| | |
|---|----|
| INTRODUCCIÓN..... | 4 |
| | |
| CAPÍTULO 1: Implementación del modelo neoliberal y su influencia en el desarrollo de Santiago..... | 27 |
| 1.1. Contexto histórico y espacial de Santiago antes de 1973..... | 27 |
| 1.2. Distintas formas de Planificación de Santiago..... | 33 |
| 1.3. La dictadura de Pinochet y el nuevo modelo económico..... | 40 |
| 1.3.1. Globalización y modernización en Chile: reconfiguración espacial de la ciudad..... | 42 |
| 1.4. Credit Card y aumento del consumo: “Cómprate un auto perico”..... | 46 |
| 1.5. Calidad de vida en Santiago y consumo automotriz..... | 51 |
| | |
| CAPÍTULO 2: El resurgir del ciclismo urbano y el Movimiento Furiosos Ciclistas Antecedentes del ciclismo urbano a nivel nacional e internacional..... | 67 |
| 2.1. Antecedentes del ciclismo urbano a nivel nacional e internacional..... | 67 |
| 2.2 Resultados de las entrevistas..... | 70 |
| 2.2.1 Causas del origen del MFC: movilidad urbana..... | 70 |
| 2.2.2 Orígenes del MFC..... | 75 |
| 2.2.3 Furiosos y <i>Crítical Mass</i> | 77 |
| 2.2.4 Cambio en la dinámica del MFC..... | 81 |

| | |
|--|-----|
| 2.2.5 Problemas actuales..... | 91 |
| CAPÍTULO 3: Proyecciones del ciclismo urbano y el Movimiento Furiosos Ciclistas..... | 101 |
| 3.1. Cambios en Santiago: movilidad y calidad de vida..... | 101 |
| 3.2. Obstáculos para el ciclismo urbano en Santiago..... | 104 |
| 3.3. Proyecciones y desafíos..... | 112 |
| CONCLUSIONES..... | 118 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 123 |
| ANEXOS..... | 129 |

INTRODUCCIÓN

1.- Presentación

El presente trabajo de investigación, pretende realizar un análisis sobre el actuar del Movimiento Furiosos Ciclistas en relación con la movilidad y calidad de vida en la ciudad de Santiago. Uno de los movimientos sociales chilenos más atípicos y emblemáticos de la sociedad actual, porque según nuestro juicio, rompe con la visión tradicional de demandas y métodos de los movimientos sociales del siglo pasado y por representar demandas actuales de una sociedad nacida en el neoliberalismo. Creemos que una investigación, cuyo propósito es explorar el actuar de una parte de la sociedad civil, es importante por dos razones principales.

En primer lugar, es relevante porque creemos que el estudio de este movimiento generaría una reflexión sobre cómo el Estado y el modelo de desarrollo actual han reconfigurado la ciudad de Santiago, estructurando de esa forma gran parte del quehacer de sus habitantes, en el supuesto que las formas de movilidad urbana tienen un estrecho vínculo recíproco con nuestras condiciones materiales y con las políticas gubernamentales. Desde la implementación del neoliberalismo durante la dictadura de Pinochet, se ha aumentado de forma considerable el número de automóviles que circulan por la ciudad. Se ha ido desarrollando una sociedad consumista e individualista que, con la ayuda de los abundantes créditos ofrecidos a la gente, ha permitido que la adquisición de un auto por parte de las personas sea relativamente fácil. Esto no solo es un fenómeno socioeconómico, sino que también tiene extensiones culturales, ya que se fomentó la idea de que con un auto se adquiere cierto status y se alcanza un grado de éxito dentro de la sociedad actual. La famosa frase “¡cómprate un auto perico!” encarna muy bien este fenómeno.

Desde mediados de la década de los ochenta, se ha producido un gigantesco incremento del parque automotriz, principalmente en la región Metropolitana (otras regiones van en la misma dirección). Este fenómeno ha generado varios problemas, ya sean

ambientales, sociales, de salud y culturales. El consumismo ha llevado a muchos a endeudarse para comprar un auto y su mantención es costosa; se ha incrementado también el nivel de individualismo y enajenación de las personas con respecto a sus entorno social (es recurrente ver que las personas compran vehículos grandes que luego usan de forma individual); los problemas de tráfico y conectividad, sumado al deficiente sistema de transporte producen estrés; la contaminación atmosférica y acústica se convirtieron en uno de los principales problemas de la ciudad; y la salud física y mental de las personas se ve mermada por estos factores. En esta metrópolis moderna, sus habitantes responden a una lógica de vida aislada, individualista y ajena a un sentido de comunidad de barrio. En síntesis, uso del automóvil no parece la mejor opción, en tanto que empeora la vialidad de la ciudad y deteriora la calidad de vida de las personas.

En este contexto, a partir de las dos últimas décadas se ha visto un incremento del uso de las bicicletas como un medio alternativo de transporte (ya no solo como algo recreativo). La creación del MFC en el año 1995 es una manifestación de un fenómeno social que se ha desarrollado en contra del uso de los automóviles particulares y el reducido espacio para establecer una alternativa de transporte como la bicicleta.

La segunda razón por la que creemos que es necesario y útil este estudio, es porque devela cómo la sociedad civil actúa frente a estas nuevas problemáticas y cómo esta entiende el quehacer político. Durante el transcurso de los gobiernos de la Concertación (y el de Sebastián Piñera), han tomado forma muchas organizaciones sociales que han nacido en respuesta a determinadas problemáticas, ante la cual piden soluciones al Estado o intentan hacerlas ellos mismos. La forma de ejercer la política está cambiando, tanto desde la cúpula del poder institucional hasta las bases de la ciudadanía.

Finalmente, creemos que la importancia de hacer una investigación sobre este tema, radica en que el fenómeno estudiado es un asunto que afecta a todos los habitantes de la ciudad, ya sean peatones, ciclistas o automovilistas, puesto que implica una transformación en el modo de transporte de la ciudad, un cambio en la sociedad de hiper-consumo y en las prácticas sociales de aquellos que se integran a esta transformación. Es un proceso histórico

social que se está produciendo ahora, que tiene un trasfondo y una proyección futura que hay que tener en cuenta.

Considerando lo anterior, es evidente que nuestra investigación es una historia coetánea, dentro de la cual nosotros como investigadores y los sujetos de nuestro estudio somos parte. Por eso es pertinente hacer una reflexión acerca de lo que implica este trabajo, esto es, integrar experiencias vividas –o más bien, que se están *viviendo*- a un período más general.

Creemos que la experiencia, entendida como un conjunto de bagajes de conocimientos y vivencias, cuyo soporte es la memoria, constituye un *presente histórico* que es necesario incluir en una Historia del Presente. Respecto a esta necesidad en la historiografía, Julio Aróstegui habla sobre la aparición de nuevas tradiciones históricas, en este caso de la Historia del Presente y dice que:

“cuando aparecen movimientos historiográficos renovadores, su presencia se explica como respuesta al advenimiento de un cambio más amplio de las condiciones históricas reales. Lo predecible entonces es que esas nuevas creaciones historiográficas acaben instrumentando formas de acceso apropiadas a la nueva situación de la vida social”¹.

Efectivamente, dichas creaciones –tales como la historia oral, historia sociocultural, microhistoria, de las relaciones de género, de la vida cotidiana- corresponden a cambios en la situación cultural, política y social de la actual sociedad (por lo menos en las sociedades occidentales). El “fin de la historia”, pregonado por Francis Fukuyama, no es un fin de la historia ideológica ni el inicio de una era dominada por el libre mercado y la política sin más; hay un cambio sociocultural que exige nuevas formas de historiografía. La sociedad del siglo XX es parte de nuestro pasado y ahora estamos en otro tiempo, una sociedad y cultura de masas, de comunicación de masas, sustentado por una revolución informática y digital. Por eso, existe una necesidad por crear una historiografía que sea capaz de captar la

¹ ARÓSTEGUI, J. 2004. La Historia Viva: Sobre la Historia del Presente. Madrid, Alianza Editorial S.A. 20p.

conformación sociocultural del tiempo que estamos *viviendo*. Actualmente, la tarea pareciera solo estar en manos del periodismo, la sociología, los analistas culturales, los economistas y los políticos, y esta investigación pretende –entre otras cosas- apropiarse de esta tarea desde una perspectiva histórica.

¿Cómo delimitamos el presente histórico que queremos abordar? Es uno de los problemas principales de esta nueva historia. Aróstegui señala que los límites temporales son resultado de una decisiones social relacionada a la posibilidad de percibir un tiempo histórico *homogéneo* a partir de un cambio significativo para nuestra experiencia. Por eso, este autor señala que:

*“la historia del presente no puede basarse, como muestra el propio origen de su desarrollo actual, sino en la conciencia de un gran cambio, en la determinación del **gran acontecimiento** del que toda “época” parte o cree partir”².*

Nosotros –sujetos, grupos, sociedad- “cosificamos y codificamos” nuestra interpretación de nuestras experiencias, de tal forma que sea posible una *historización de la experiencia*.

“No se trata sólo de que la historia nazca de las experiencias, sino de que los sujetos “lleguen a saber” que la experiencia se constituye con un significado nuevo de historia al tiempo que se va consumando, y no bajo la forma sólo de historia-pasado”³.

Así, en nuestro caso, creemos que este gran acontecimiento es la implementación del modelo neoliberal en Chile, sistema que condiciona permanentemente nuestra vida cotidiana y del cual cada vez somos más conscientes. La aparición de nuevos movimientos sociales en nuestro país durante las dos últimas décadas, los cuales han establecido la estructura económica-política actual como el punto de partido de diversos problemas o insuficiencias del sistema; entre ellos, el MFC. El estudio de este movimiento es una interpretación de nuestra experiencia vivida –de nosotros como investigadores y de los

² *Ibíd.* 27p.

³ *Ibíd.* 180p.

furiosos ciclistas a través de sus testimonios-, la cual pretendemos hacer parte de esta nueva tradición historiográfica.

Para la investigación, tendremos en cuenta dos variables fundamentales con sus respectivos indicadores. La primera de estas, guarda relación con la profundización del modelo neoliberal que ha implicado un sustantivo aumento del consumo y del uso del automóvil, y por ende menor uso de la bicicleta, lo cual ha derivado en un daño a la calidad de vida en Santiago. Para este primer caso, consideramos oportuno tener en cuenta indicadores tales como el aumento de créditos de consumo a partir de la década de los 80', el aumento del gasto privado en relación a la adquisición de vehículos, los datos existentes con respecto al crecimiento del parque automotriz en la capital y estudios que den cuenta de las consecuencias negativas de este proceso y del deterioro de la calidad de vida. La segunda variable corresponde a la asociatividad interna y las nuevas dinámicas de acción colectiva del M.F.C., que buscan resolver los problemas derivados del excesivo uso del automóvil en la capital del país promoviendo el uso de la bicicleta. Los indicadores más útiles al respecto son la creación del movimiento, su estructura, las actividades que organizan, el discurso que proclaman y las relaciones que establecen con otros grupos de la sociedad.

2.- Discusión Bibliográfica

Para esto, nuestra revisión bibliográfica estará guiada por ciertas temáticas fundamentales para la investigación. En primer lugar, abordaremos la problemática que guarda relación con el uso del concepto Calidad de Vida; luego haremos una reflexión en torno a la influencia nociva de los medios de transporte motorizados -con fines privados- en la calidad de vida del gran Santiago. En tercer lugar, haremos una revisión bibliográfica sobre: a) fuentes que se refieran al movimiento y b) teorías de los nuevos movimientos sociales, ambas como base práctica/teórica.

- Respecto a la primera temática, en nuestra investigación, es necesario hacer una discusión en torno al análisis de las múltiples visiones de Calidad de Vida, así como también señalar cuales son las dimensiones que se miden y cómo se evalúan. Esto a razón de apropiarse de una corriente que, cercana a los propósitos del movimiento de los Furiosos Ciclistas, sea propicia para determinar el grado de incidencia del modelo urbano actual en la calidad de vida en Santiago, además de la acción del movimiento en la misma.

Sobre el concepto calidad de vida (en adelante CV), existen muchas formas de abordar y definir el termino desde que comenzó a utilizarse en los años 60'. Por motivos de nuestra investigación consideramos oportuno la revisión de tres fuentes: En primer lugar, La Organización Mundial de la Salud (OMS) propone una definición a través de la World Health Organization Quality Of Life (WHOQOL). Los investigadores de esta organización “explicitaron algunas de las características del constructo, tales como que (a) la CV es subjetiva. Se distingue la percepción de condiciones objetivas (por Ej. Recursos materiales) y condiciones subjetivas (satisfacción con ese recurso)”. (The WHOQOL Group, 1995). Además, la dialéctica de estos dos ámbitos está circunscrita dentro de la cultura en la cual el individuo está inmerso. Así, la OMS considera que la calidad de vida es “definida como la percepción individual de la posición en la vida en el contexto de la cultura y sistema de valores en el cual se vive y su relación con las metas, expectativas, estándares e intereses”⁴.

A. Urzúa y A. Caqueo-Urizar realizan una revisión teórica del concepto, explicando que el término se le suele asociar a otras expresiones generando una confusión

⁴ URZÚA, A y CAQUEO-URÍZAR, A. 2013. Estructura Factorial y valores de referencia del WHOQoL-Bref en población adulta chilena. [en línea]. Rev Med Chile; 141. <<http://www.scielo.cl/pdf/rmc/v141n12/art08.pdf>> [consulta: 28 de abril de 2017]. 1547p. En nuestro país, el Ministerio de Salud y otras organizaciones no gubernamentales se encargan de medir la calidad de vida a través de encuestas de CV, tanto a nivel nacional como regional, y por tanto, se transforman en una fuente indispensable para entender que se entiende por CV en nuestro país y cómo se cuantifica, las cuales serán revisadas más adelante.

acerca de lo que muchos autores intentan referir. La CV incorpora actualmente tres ramas de las ciencias: economía, medicina y ciencias sociales, lo cual expresa la naturaleza multidisciplinaria del concepto y es la causa del desarrollo de múltiples puntos de vista promovidos por cada disciplina. Uno de estos, hace énfasis en la evaluación netamente subjetiva y la conciencia de las personas. En este sentido los autores hablan de ““insight” o grado de “introspección” necesarios para una auto evaluación, ya que esta afectaría necesariamente los parámetros y estándares con que la persona se autoevaluaría” , y que esta habilidad es relevante para la medición de la CV “si se considera el supuesto que no todas las personas tienen la capacidad de “darse cuenta” o hacer insight con relación a su propia existencia, hecho sugerido por algunos sectores, como por ejemplo los educadores populares, quienes trabajan en gatillar el despertar de la gente a la realidad, a fin de que asuman responsablemente la conducción, autogestión y autodeterminación de sus vidas”⁵.

Por otro lado, Ma. Guadalupe Nava Galán se acerca desde la enfermería al problema teórico del término calidad de vida. Se acepta en términos generales que el concepto de calidad de vida está determinado por factores objetivos (Bienestar material, salud objetivamente considerada y relaciones armónicas con el medioambiente y la comunidad) y subjetivos (Intimidad, expresión emocional, seguridad percibida, productividad personal y salud percibida)

Considerando las diferentes perspectivas referentes a la calidad de vida, la autora contrapone dos dimensiones para dar forma al concepto:

La calidad de vida Instrumental: Refleja una condición utilitaria, extrínseca y formal; significa perfección tecnocrática y sofisticación de medios independientemente de su contenido político y su relevancia cultural. Este concepto

⁵ URZÚA, A y CAQUEO-URÍZAR, A. 2012. Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto. [en línea]. Sociedad Chilena de Psicología Clínica, Terapia Psicológica 2012. 10 de enero de 2012. Vol. 30, Nº 1. <<http://www.scielo.cl/pdf/terpsicol/v30n1/art06.pdf>> [consulta: 29 de abril 2017]. 64p.

de calidad de vida ha sido el más utilizado, en tanto que ha servido como base para ejecutar políticas públicas, es decir, tiene injerencia en organismos de poder.

Calidad de vida Sustantiva: Refleja una condición ética e intrínseca del ser humano como actor individual y social, políticamente engranado en la sociedad; significa calidad de vida política creada históricamente por la población en su propia comunidad, da prioridad a la definición y a la satisfacción de las necesidades básicas y a la promoción colectiva de la población en su medio cultural. Se preocupa por la distribución equitativa de los bienes materiales y no materiales producidos por la población. Se identifica con la promoción de la participación de los individuos y grupos en las decisiones que afectan al bien común. Respeta las instituciones, los valores endógenos y promueve la autonomía cultural.

En este sentido, se señala que la calidad de vida tiene que ver con las condiciones que favorezcan modos de vida que privilegien el ser más sobre el tener más, puesto que está íntimamente relacionada con el sentido que se tenga de uno mismo como perspectiva individual y con un sentimiento de realización existencial⁶.

A modo de conclusión, aceptamos la propuesta de la OMS en lo referente a que la CV se compone de condiciones materiales y cierto grado de satisfacción personal subjetivo que corresponde a una cultura. Además agregamos que tal grado de satisfacción personal está muy influenciado por las prácticas cotidianas y que estas pueden ser entendidas dentro del concepto de calidad de vida sustantiva. Finalmente, se debe entender que ese estado de bienestar ideal (CV positiva) comprende una autopercepción o conciencia de sí mismo (insight) y de la comunidad en la que los sujetos están insertos.

⁶ NAVA GALÁN, M. 2012. La calidad de vida: Análisis multidimensional. [en línea]. Enf Neurol (Mex) Vol. 11, No. 3. < <http://www.medigraphic.com/pdfs/enfneu/ene-2012/ene123c.pdf>>. [consulta: 1 de mayo 2017].

- Sobre la segunda temática, haremos una revisión del estado actual de Santiago, el modelo neoliberal y el consumo automotriz, a través de fuentes bibliográficas. Es un hecho bien conocido que los medios de transporte motorizados de uso privado se han masificado asombrosamente en nuestro país en los últimos años.

Este hecho por supuesto no es casual. Descartando el obvio crecimiento demográfico y espacial desregularizado de Santiago en las últimas décadas, consideramos además una serie de factores, que a grandes rasgos, explican esta conversión de la antigua ciudad de Santiago en la gran conurbación adecuada al automóvil que es hoy. El primer factor a tener en cuenta es la profundización del modelo neoliberal en Chile a fines del siglo XX.

En este sentido, consideramos la postura del sociólogo Tomás Moulian, quien en el capítulo tercero de su libro *“Chile Actual. Anatomía de un mito”*⁷, afronta la perspectiva económica del Chile pos dictatorial, considerando un proceso que inicia a mediados del s. XX, se extrema y cae en los 70’s, para divergir en los 80’s y profundizar desde los 90’s en un nuevo modelo económico.

Así, el autor contempla una fase de industrialización de matriz populista que, originada a partir de la crisis del salitre, imperaba hasta la segunda mitad del siglo XX. Tal fase se caracteriza por un fuerte vínculo del Estado en pos de la productividad industrial, con el fin último de variar las exportaciones, generar un mercado nacional inexistente hasta el momento y promover por ende el consumo. Así, existía en el país una economía de “acuerdos”, en el sentido que el Estado, en conjunto con los Industriales y los trabajadores, fijaba precios y salarios para regularizar la economía, proteger la industria, y en especial, potenciar el consumo del gran segmento de la población obrera y del sector público. Sin embargo, tal situación no revertía el evidente estado de subdesarrollo industrial del país, ni de la mono producción exportadora, ni la crónica situación inflacionaria.

⁷ MOULIAN, T. 2002. Chile actual: Anatomía de un mito. Santiago de Chile, LOM Ediciones.

Tal situación hace crisis a principios de la década de 1970, donde las políticas económicas de matriz “populista” son bruscamente suprimidas por la dictadura militar, ahogando cualquier entendimiento entre el gobierno y los trabajadores, y redirigiendo la economía hacia una nueva matriz “productivo-consumista”.

El modelo Neoliberal implantado en la economía Chilena durante la dictadura de Augusto Pinochet se mantuvo y se ha seguido desarrollando desde la vuelta de la democracia. En términos generales, se ha caracterizado por aumentar el consumo, liberalizar el mercado, marginar el rol del Estado en la economía y aumentar el margen de desigualdad social. Otra característica, asociada al nuevo sistema, pero de corte más “publicitaria”, ha surgido desde fines de la dictadura. Es la “imagen de éxito” que se ha tratado de implantar tanto dentro como fuera del territorio.

Con respecto al factor de consumo, Tomás Moulian determina que a través de una cuidadosa campaña publicitaria, directa o indirectamente inducida, se ha logrado implantar la imagen de un “Chile Modelo” al ritmo de los tiempos modernos, en una línea directa y ascendente al primer mundo desarrollado. Así, tal imagen, que refuerza la crisis de la dictadura como un mal necesario para el futuro del país, sirve como publicidad para la inversión externa, así también como idea-fuerza para la población, un sentido de unidad “patriótica” que ocultaría la precaria realidad en que viven la mayoría de sus ciudadanos.

El autor precisa que este imaginario no necesariamente se ha visto desmentido frente a la realidad, sino que es compartido por el grueso de la población. No ya los indigentes, aquel segmento totalmente marginado de la “nueva ciudadanía”, sino los sectores populares y medios integrados a esta no desde una esfera política, sino mediante el consumo.

“El crédito permite desarrollar estrategias de mejoramiento de las condiciones de vida, ensayar diferentes modalidades de conquista del “confort”. No son, en sentido estricto, estrategias de movilidad social, puesto que el efecto de su despliegue no es un cambio de estrato. Se trata de algo distinto, pero simbólicamente muy importante: de un acceso a la “modernidad” de los bienes u objetos que antes estaban restringidos a los ricos.”⁸

El autor precisa que mediante el crédito, masificado desde la vuelta de la democracia, se ejerce una forma de ciudadanía, la del ciudadano “*credit-card*”:

“Este ciudadano credit-card es normalizado, “puesto en orden”, regulado por el consumo con pago diferido. Tiene que subordinar sus estrategias de conflicto a sus estrategias de sobrevivencia como asalariado. Ha aprendido que su futuro está en seguir siendo un trabajador creíble. Esa credibilidad, vinculada a la sumisión, es la que abre la puerta de futuros consumos ascendentes: el televisor-color, el automóvil, la casa propia. El crédito es un formidable factor de disciplinamiento, más eficiente en cuanto es plenamente mercantil, su mecanismo básico no es extraeconómico.”⁹

Gabriel Salazar, en el capítulo cuarto de su libro “Los movimientos sociales en Chile” también hace mención del importante papel del crédito, el consumo y la deuda en la forma de vida de los chilenos en la actualidad.

Según Salazar, Chile ha experimentado un notable crecimiento económico en el período post-dictatorial, que se ha mantenido en niveles altos hasta la actualidad, en términos brutos del PIB. Sin embargo, al analizar cuál es el origen de este crecimiento económico, determina que no es el aumento de la productividad industrial, ni de servicios, ni tampoco el aumento de los sueldos a trabajadores, pues

⁸ *Ibíd.* 99p.

⁹ *Ibíd.* 103p.

como indican las estadísticas analizadas a partir de un estudio de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), publicados en el diario El Mercurio, “*el 10% más rico de Chile gana 46.2 veces más que el 10% más pobre*”, y también “*Chile sería el quinto país con mayor inequidad de América Latina, siendo sólo superado por Brasil, Ecuador, Haití y Bolivia*”¹⁰.

Con una Industria en agonía crónica y sueldos estancados, lo único que podría sustentar este crecimiento económico sería el aumento descontrolado de los créditos, que se han “democratizado” hacia los sectores pobres (no indigentes) y han aumentado el endeudamiento a niveles fantásticos. “*La respuesta a la pregunta de qué o quiénes empujan la locomotora de la expansión económica de Chile se perfila más o menos claramente: no puede ser el salario que se paga al 83% de los trabajadores, la mitad de los cuales son informales, mientras la otra mitad tiene contrato que dura menos de un año, en tanto los ‘por cuenta propia’ no logran superar su ritmo tradicional de (pobre) “emprendimiento”. La sospecha científica recae sobre el endeudamiento de la gran masa de obreros y empleados de este país, que es de siete veces el ingreso anual en los quintiles de ‘clase media’ y nueve veces en los quintiles ‘populares’*”¹¹.

En términos de endeudamiento la encuesta financiera de Hogares 2011-2012 realizada por encargo del Banco Central al Observatorio Social de la Universidad Alberto Hurtado, revela que los quintiles más bajos poseen cerca del 10% de la deuda total a nivel país frente al 50% del quintil más rico¹². Sin embargo, al observar la proporción de la deuda con respecto al ingreso medio del grupo familiar, se descubre una proporción del endeudamiento muchísimo mayor en los dos quintiles más bajos que en el quinto quintil. Así, el estudio concluye que si bien el

¹⁰ SALAZAR, G. 2012. Movimientos sociales en Chile: trayectoria histórica y proyección política. Santiago de Chile, Ed. Uqbar. 364p.

¹¹ Ibíd. 371p.

¹² BANCO CENTRAL DE CHILE. Encuesta Financiera de Hogares: Metodología y Principales Resultados EFH 2011-12”. [en línea]. Santiago, 2013. < http://www.bcentral.cl/estadisticas-economicas/financiera-hogares/pdf/Resultados_EFH_2011-12.pdf> [consulta: 3 de mayo de 2015]. 18p.

grueso de la deuda se concentra en los sectores socioeconómicos más altos, la realidad de la deuda se ha extendido a todos los niveles socioeconómicos gracias a la ampliación del acceso al crédito, jugando para ello un papel muy importante las casas comerciales.

En su tesis de grado, Javiera Marambio y Rocío Aravena consideran que una segunda función del crédito es la de “amarrar” económicamente a los consumidores¹³. Considerando que el crédito, ya sea bancario o como tarjeta de casa comercial, cumple la doble función de poder pagar un bien sin necesidad de cargar efectivo y también la posibilidad de adquirir bienes que normalmente no estuvieran al alcance del bolsillo, se acumula una deuda que crece y crece a través del tiempo, y transforma a los consumidores en verdaderos esclavos por deuda.

- Finalmente, como última temática, revisaremos las fuentes bibliográficas del movimiento y de las teorías de los nuevos movimientos sociales. El movimiento, claramente se posiciona en un contexto de aumento del uso de la bicicleta y de estas nuevas teorías. Siguiendo esta línea, creemos que su mayor uso expresa una nueva “conciencia ecológica”, la cual se corresponde con la aparición de numerosos grupos de ciclistas como el Movimiento de Furiosos Ciclistas, Arriba e la Chancha, Happyciclistas y Bicicultura, entre otros. Esto lo podemos observar mediante declaraciones de algunos sujetos participes de estos grupos en la prensa. En sus declaraciones a El Mostrador, Claudio Olivares –miembro de Arriba e’ La Chancha– señala que con la bicicleta “*no estás encerrado, como en un auto*”. Pablo Arriagada del colectivo Happyciclistas considera a la bicicleta como “una herramienta de

¹³ MARAMBIO, J y ARAVENA, R. 2012. Vivir endeudado en Chile: transformaciones identitarias de los sujetos frente a la implantación del sistema crediticio: El caso de las familias de Peñalolén, 2000-2010. Tesis de grado para optar al grado de Licenciatura en Historia. Santiago de Chile, Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades. [en línea] <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/110904/marambio_j.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Fecha de consulta: 21 de abril de 2015). 19p.

transformación social” ya que apuntan a “*generar un cambio en el espacio público*”¹⁴.

Pese a este nuevo boom del uso de la bicicleta y a una notoria proliferación de grupos de ciclistas, con respecto al M.F.C., las fuentes que se refieren a ellos son bastante pocas -pasa lo mismo con otras agrupaciones-. La prensa es la principal fuente de información, sobre todo por su cobertura a la tradicional cicletada los primeros martes de cada mes; también con respecto a los problemas que han surgido debido a la convivencia entre peatones, automovilistas y ciclistas –es decir, el uso del espacio público-. Por otro lado, los furiosos ciclistas tienen su propia página web en la cual es posible encontrar sus objetivos, su historia, archivos audiovisuales, etc. En el ámbito académico hay muy pocas fuentes bibliográficas que se refieran al movimiento. Pablo Elissegaray en su proyecto de memoria de título de sociología de la Universidad de Chile, nos ofrece una pequeña información sobre el movimiento. Su trabajo tiene que ver con los beneficios que tiene el uso de la bicicleta en un ambiente urbano en términos de salud y calidad de vida, y cuál es el contexto legal actual acerca del ciclismo urbano. Entre las entrevistas que realizó se incluye la opinión de uno de los voceros del movimiento, lo cual convierte la investigación de Elissegaray en una fuente bibliográfica muy útil para acercarnos al movimiento. Sin embargo, no aborda la problemática de los furiosos como movimiento social transformador del entorno.

Este autor, señala que desde los noventa se han venido desarrollando grupos y colectivos relacionados con el ciclismo urbano, partiendo con el M.F.C., pero que por atomizaciones prematuras, luchas de poder, caudillismos y otros conflictos, el

¹⁴ FAJARDO, M. 2013. La explosión de la bicicleta en Santiago, una opción urbana e ideológica. [en línea]. El Mostrador, 8 noviembre, 2013. <<http://www.elmostrador.cl/cultura/2013/11/08/la-explosion-de-la-bicicleta-en-santiago-una-opcion-ideologica/>>. [consulta: 11 de diciembre de 2015].

actual Movimiento Furiosos Ciclistas y el Arriba de la Chancha, no han prosperado¹⁵.

La fundación de este grupo surge de un hecho específico, como ellos mismos señalan en la declaración de su página web¹⁶. Furiosos Ciclistas" nació en 1995 como una causa que inició sus actividades enviando una carta dirigida a la prensa. La intención inicial era "*hacer crítica social al proceso de la transición desde la perspectiva de la bicicleta*", según explica César Garrido, ex vocero del movimiento¹⁷. Este grupo, no solo se limita a la región metropolitana, sino que también ha surgido en otras regiones. Desde ese momento, se han organizado de manera ininterrumpida "cicletadas" los primeros martes de cada mes, como protesta/difusión.

Las noticias respecto a este grupo solo tienen que ver con sus actividades más notorias. Por ejemplo, en el diario La Tercera, se nombra al movimiento como organizador de una actividad –junto al colectivo Arriba ‘e La Chancha- que tenía como objetivo medir el tiempo que demoran las personas en ir de un punto a otro, utilizando distintos medios de transporte (bicicleta, metro, motocicleta, automóviles y buses del Transantiago). El resultado estableció a la bicicleta como el transporte más rápido.

Sus cicletadas, que en Santiago comienzan en Plaza Baquedano, son el elemento que más hace noticia. En una de sus múltiples cicletadas, uno de los organizadores señala que "*el objetivo es demostrar que la bicicleta es un medio de transporte que*

¹⁵ ELISSEGARAY, P. 2009. Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos. Proyecto de Memoria de Título. Santiago de Chile, Universidad de Chile Facultad de Ciencias Sociales. 69p.

¹⁶ Véase: <http://www.movimientofuriososciclistas.cl/>

¹⁷ MIÑO, P. 2012. Furiosos Ciclistas: La ley dice que la calle es para vehículos, y la bicicleta es un vehículo. [en línea]. Emol, 19 de Agosto de 2012. <<http://www.emol.com/noticias/nacional/2012/08/17/556216/furiosos-ciclistas-la-ley-dice-que-la-calle-es-para-vehiculos-y-la-bicicleta-es-un-vehiculo.html>> [consulta: 12 de noviembre de 2015].

no contamina, no congestiona y no daña las áreas verdes”¹⁸. Según Cesar Garrido, “la calle es para vehículos, y la bicicleta es un vehículo. Tú como usuario de bicicleta tienes derecho a ocupar una pista. No tienes por qué andar pegado a la cuneta” (...) “Nosotros partimos pidiendo ciclo vías, porque las condiciones culturales no daban para compartir el espacio. Pero hoy sí”¹⁹.

El movimiento, debido a su insistencia por el uso de las calles, ha generado diversas reacciones, de parte de los automovilistas y peatones. Las acciones de algunos ciclistas como andar en las veredas, hacer “piruetas” en la calle, atropellar a transeúntes, etc., ha sido motivo de denuncias. Garrido señala que como organización siempre han promovido el uso de la bicicleta respetando las normas del tránsito²⁰.

Cabe destacar que el M.F.C. no obedece solamente a un auge del uso de la bicicleta como transporte urbano válido ni al aumento de una consciencia ambiental en el mundo postindustrial, sino que también a un período de surgimiento de múltiples movimientos sociales. La revolución de los pingüinos, los movimientos en Freirina, Magallanes, Aysén, las protestas del 2011 por la educación gratuita, el movimiento de la Asamblea Constituyente para crear una Constitución desde la ciudadanía, entre otros, intentan cambiar el sistema y guardan relación con que los mecanismos de representación de la voluntad de los ciudadanos no están funcionando de manera correcta. El M.F.C. es uno de estos, y por ende, su estudio debe estar enfocado desde la teoría de los movimientos sociales.

¹⁸ ZAPATA, M. 2013. Movimiento Furiosos Ciclistas promueve el uso de la bicicleta en la Alameda. [en línea]. Biobio Chile, 07 de mayo de 2013. <<http://www.biobiochile.cl/2013/05/07/movimiento-furiosos-ciclistas-promueve-el-uso-de-la-bicicleta-en-plaza-italia.shtml>>. [consulta: 4 noviembre de 2015]

¹⁹ Ídem.

²⁰ FRANCINO, R. 2014. Mea culpa de "Furiosos Ciclistas": Hay muchos pelotudos. [en línea]. Noticias Terra, 18 de mayo 2014. <<http://noticias.terra.cl/chile/mea-culpa-de-furiosos-ciclistas-hay-muchos-pelotudos.92e5e4edfb106410VgnVCM20000099cceb0aRCRD.html>>. [consulta: 2 de marzo de 2016].

Al respecto, el sociólogo Sidney Tarrow, define a los movimientos sociales como *“desafíos colectivos planteados por personas que comparten objetivos comunes y solidaridad en una interacción mantenida con las elites, los oponentes y las autoridades”*²¹. La acción colectiva se transforma en movimientos sociales cuando se basan en redes sociales densas y estructuras conectivas, y se nutren de marcos culturales consensuados u orientados a la acción. Para este autor, es fundamental tener en cuenta los cambios en las oportunidades políticas, ya que *“la acción colectiva surge cuando se dan las oportunidades políticas para la intervención de agentes sociales que normalmente carecen de ellas”*²². Así, para Tarrow es imprescindible considerar aspectos como el reto colectivo, las metas comunes, la solidaridad y las interacciones sostenidas.

Para Manuel Pérez Ledesma, el estudio de Tarrow es importante en tanto pone énfasis en el cuándo y en qué circunstancias surgen los movimientos, sin embargo no considera algunos aspectos fundamentales para el análisis de la acción colectiva. Según Ledesma, en su enfoque ignora factores que no están relacionados directamente con la política, descartando así repercusiones sociales o culturales. Sigue un esquema explicativo basado en la racionalidad de los actores, dejando de lado la subjetividad y la identidad; le da un carácter cíclico a los movimientos sin estudiar su continuidad, y finalmente, cae en el error de solo analizar las oportunidades políticas, dejando de lado el estudio de las razones estructurales del sistema que llevan a la acción social²³.

Por otro lado, Charles Tilly, indica que el estudio acerca de los nuevos movimientos sociales han revelado dos novedades en este campo de investigación: a) la continuidad de los movimientos y b) la pluralidad de la acción colectiva. Sin

²¹ TARROW, S. 2004. El poder en movimiento: los movimientos sociales, la acción colectiva y la política. Madrid, Ed. Alianza. 26p.

²² *Ibíd.* 22p.

²³ PÉREZ LEDESMA, M. 1998. Los movimientos sociales y el poder. Madrid, Revista de Libros de Fundación Caja.

embargo, señala que, en cuanto a las acciones, las posibilidades son variadas, pero limitadas por formas permanentes de acción que guardan relación con contextos económicos, políticos y culturales de larga duración. Finalmente, Ledesma señala que lo que define a estos movimientos es la acción y la reacción del poder y otros sectores sociales que provocan, y no necesariamente los grupos ya formados²⁴. El enfoque de Ledesma implica un factor más dinámico que el resto de los teóricos, pues pone más énfasis en lo que se está haciendo en vez de hacer una teoría rígida que defina a los grupos que pueden considerarse movimientos sociales.

Finalmente, para el historiador Gabriel Salazar *“La razón histórica que motoriza los movimientos sociales es, pues, una “cultura” propia, que, en diversos grados, no es ni puede ser la misma del sistema dominante, puesto que la mayoría de los MS intenta ajustar por sí mismo, con sus propios diseños y herramientas, los desperfectos sectoriales de ese sistema, o cambiarlo por completo”*²⁵. Para este autor, estos movimientos deben comprenderse dentro del marco de la nueva sociedad postindustrial, globalizada y neoliberal. En este contexto, los nuevos movimientos sociales subrayan los elementos que rechazan del sistema y bosquejan sus propuestas e incluso a veces, echan las bases de un proyecto constitucional alternativo, y aunque eso no se cumpla a cabalidad, por lo menos están intentando cambiar aspectos del sistema que los afectan de forma negativa.

En el caso específico de nuestra investigación, al tratarse de un análisis del movimiento mismo y de cómo este intenta cambiar aspectos del sistema, repercutiendo en la calidad de vida, debemos tener en cuenta lo propuesto por Tarrow, incluyendo los aportes de los otros autores. Estos son: los aspectos culturales (subjetividad e identidad) y las repercusiones no directamente políticas que generan; las razones estructurales que llevan a la acción colectiva; la continuidad de los movimientos; la acción de estos y su capacidad para mejorar los

²⁴ PÉREZ LEDESMA, M. 1994. Cuando lleguen los días de la cólera (movimientos sociales, teoría e historia). En: Zona Abierta, No 69, Madrid, Fundación Pablo Iglesias.

²⁵ SALAZAR, Gabriel. Óp. Cit. 414p.

desperfectos del sistema (o cambiarlo todo) por sí mismos. Pese a la importancia de estas teorías, es evidente que no son capaces de explicar la acción del movimiento a investigar por sí mismas, ya que es imprescindible aterrizarlas a la realidad específica de los furiosos ciclistas. Por eso, necesitamos hacer un estudio de naturaleza práctica que nos permita acercarnos a nuestro sujeto de estudio y comprenderlo a través del diálogo y la asociación.

3.- Nuestros objetivos y metodologías de investigación

En esta investigación nos proponemos responder: ¿cómo el Movimiento de Furiosos Ciclistas está influyendo en la calidad de vida de las personas en Santiago, a partir de su desenvolvimiento como movimiento social?, ¿cuáles son los límites de esta influencia, teniendo en cuenta sus obstáculos?, y ¿cuáles son sus proyecciones futuras?

Por eso, el objetivo general de esta investigación es analizar el Movimiento Furiosos Ciclistas y cómo está influyendo en la calidad de vida en Santiago, en el periodo 1995-2016, a través de discursos y prácticas destinadas a promover el uso de la bicicleta y a desincentivar el uso del automóvil. Para lograr este objetivo principal, debemos describir la situación actual de Santiago con respecto a la calidad de vida, analizar cómo el movimiento, en tanto nuevo movimiento social, pretende cambiar su entorno y finalmente, hacer una proyección de los cambios que ya se han puesto en marcha. Estos tres elementos principales son la base de nuestros objetivos específicos, los cuales guiarán esta investigación, de manera que sea posible satisfacer el objetivo general.

Nuestro primer objetivo específico es describir cómo el “consumismo automotriz” ha influido de forma negativa en la calidad de vida en Santiago, desde 1985 hasta 2015, en términos de contaminación, tráfico y conectividad, y mayor enajenación. Esto se estudiará como producto de la implantación del neoliberalismo en Chile -lo cual ha implicado profundos procesos de globalización, mercantilización, aumento de créditos y consumo- y a

un desenfrenado aumento del parque automotriz en Santiago. A partir de esto, daremos cuenta de un progresivo desuso de la bicicleta (que se ha revertido en los últimos años) y de un evidente deterioro de la calidad de vida en Santiago. Con esto, podremos establecer el contexto en el cual ha surgido el M.F.C. y los aspectos que ellos pretenden cambiar en Santiago.

En segundo lugar, analizaremos la asociatividad interna y las dinámicas de acción del M.F.C., en función de sus objetivos como movimiento social ciudadano. Trata, básicamente, de estudiar el movimiento en sí mismo y cómo este se desenvuelve en relación al contexto en el cual está inmerso y a sus propios objetivos. Este análisis implica necesariamente investigar varios aspectos propios de este movimiento, para poder comprender su desarrollo como actor social. Es menester entonces investigar: a) cómo y bajo qué circunstancias se creó el grupo; b) su organización, tanto las relaciones entre sus miembros como la comunicación interna; c) las actividades que organizan a fin de difundir el uso de la bicicleta, y cómo ellos estructuran su discurso y lo expresan a la sociedad; d) el trasfondo político, social y cultural de su práctica; e) el tipo de relaciones que establecen con otros actores sociales y con la autoridad pública, y por último, f) su propuestas concretas, tanto a la autoridad como a la ciudadanía, para satisfacer sus objetivos.

Finalmente, nuestra investigación considera proyectar el grado de influencia en la ciudadanía que tendrá el M.F.C. en el futuro. Luego del análisis, este objetivo pretende hacer una reflexión y sacar conclusiones acerca de las perspectivas futuras en torno al uso de la bicicleta en Santiago como medio de transporte y cómo eso afecta la ciudad en términos viales y de calidad de vida de las personas. Debemos tener en cuenta el desarrollo de los acontecimientos actuales, el rol que tiene el M.F.C. en la promoción de este medio de transporte y los obstáculos que se presentan al ciclismo urbano; ya sean legales, de ineficiencia de las políticas públicas o de las trabas que impone una ciudad automovilística. La idea central de este objetivo es poder hacer de esta investigación no solo un trabajo académico, sino que más bien un aporte a la sociedad y específicamente a promover el uso de la bicicleta en Santiago.

Tomando en cuenta nuestras metas, es evidente que esta investigación es de naturaleza práctica, principalmente de tipo analítica y su enfoque es cualitativo, ya que está basada en la experiencia del movimiento social que vamos a estudiar. Esta investigación tiene como objeto de estudio un movimiento social que se desarrolla en el presente y por lo tanto nuestras fuentes son principalmente primarias. Así, nuestra investigación está inscrita en la Historia Social y está asociada a la Sociología y el Periodismo, con lo que se entiende su carácter interdisciplinario. Es por eso que la metodología considera herramientas de investigación multidisciplinarias dentro de las Ciencias Sociales, tales como entrevistas y otras formas de trabajo de campo, con motivo de enriquecer una investigación histórica que llega hasta el tiempo presente.

Para lograr llevarla a cabo, utilizaremos distintas metodologías de investigación, tales como recopilación y análisis comparativo de bibliografía y estadísticas. Sin embargo, para la recogida de datos cualitativos -lo que es esencial a nuestra investigación- empleamos técnicas como entrevistas como herramienta de recolección de testimonios. Finalmente, al ser un trabajo de carácter cualitativo y práctico, es indispensable crear una interrelación continua entre nosotros como investigadores y los miembros del movimiento.

En relación a nuestros objetivos más específicos, utilizaremos distintas metodologías dependiendo de los distintos temas que se desprenden de estos. En primera instancia, para lograr describir cómo el consumismo automotriz ha influido de forma negativa en la calidad de vida en Santiago, en el periodo que hemos señalado, se hace necesaria una recopilación y análisis de bibliografía historiográfica y de otras ciencias sociales, que servirá para describir la implementación del modelo neoliberal en Chile durante la dictadura, como elemento clave para entender el aumento de créditos de consumo y del creciente consumismo en la sociedad -en particular con respecto al automóvil-, así como también para describir la configuración de Santiago como ciudad hecha para el automóvil. Utilizaremos herramientas cuantitativas, tales como estadísticas e indicadores, para hacer una descripción general respecto al aumento de créditos, el

consumo, del parque automotriz y de la estructura vial de la ciudad (niveles de tráfico, conectividad, tiempo de viajes, entre otras cosas). También analizaremos estudios de impacto ambiental y de calidad de vida en la ciudad realizados por organizaciones no gubernamentales (ONG's).

Luego, para Analizar la asociatividad interna y las dinámicas de acción del M.F.C., en función de sus objetivos como movimiento social ciudadano, las metodologías utilizadas serán fundamentalmente cualitativas, ya que lo que se pretende analizar no son elementos cuantificables sino que más bien experiencias de las personas a investigar.

La principal metodología que usaremos será la entrevista, individual o grupal, dependiendo de los entrevistados y los objetivos específicos de cada entrevista. Las entrevistas serán de carácter semi-estructuradas y no estructuradas, de manera que puedan ser herramientas de trabajo flexibles y que se adecuen a las respuestas de los entrevistados. Esto nos servirá para obtener: a) testimonios de miembros del M.F.C. y ex integrantes b) información, perspectivas y opiniones de autoridades políticas y académicos expertos en: movimientos sociales urbanos y asuntos de infraestructura vial y tránsito vehicular. Este material será sometido a análisis y se extraerán conclusiones respecto a la acción del movimiento en la promoción de la bicicleta como medio de transporte limpio y saludable. Revisaremos y analizaremos artículos de prensa –escrita o virtual-, artículos de opinión y declaraciones, provenientes de blogs u otras páginas web.

Además, es indispensable que nosotros, como investigadores, nos asociemos al movimiento para generar una experiencia común mediante conversaciones, lazos de compañerismo, solidaridad y empatía. Esto nos permitirá generar reflexiones en conjunto con los miembros del movimiento y así poder enriquecer nuestra investigación.

Para dilucidar la opinión y postura de los miembros del movimiento de furiosos ciclistas como vital para proyectar hacia el futuro los cambios que se están produciendo, teniendo en cuenta los obstáculos y los efectos que tendrían en la vida de la ciudadanía,

realizaremos una segunda fase de entrevistas en las que se busque dialogar con las ya realizadas para generar una discusión respecto a sus proyecciones.

CAPÍTULO 1

Implementación del modelo neoliberal y su influencia en el desarrollo de Santiago

1.1.- Contexto histórico y espacial de Santiago antes de 1973

*“El desarrollo de la sociedad sólo puede ser concebido en la sociedad urbana,
a través de la realización de la sociedad urbana.”*

Henri Lefebvre

Es necesario, antes de ahondar en el fenómeno del ciclismo en Santiago, y su contraparte, el automóvil en la capital, hacer una revisión de la historia de la ciudad de Santiago, desde el foco de las políticas públicas de las autoridades a través del tiempo, buscando con esto dar una mirada del papel que la autoridad ha tenido en el destino de esta ciudad.

La ciudad de Santiago, desde un inicio, marcó la hegemonía dentro de los asentamientos urbanos, las llamadas ciudades de conquista, dentro del territorio delimitado por los españoles, como el reino de Chile. Sin embargo, es conocido el hecho de que esta región, a ojos de los conquistadores, no representaba un papel comercial o estratégico importante, por lo que su ocupación por parte de europeos fue lenta y muy dificultosa en un principio.

Su fundación, en 1541, resulta así, virtual en el papel, por las sucesivas experiencias de crisis política del Imperio Hispano en la zona. La famosa guerra abierta entre Picunches y Españoles iniciada desde 1541, prolongándose por casi 10 años en lo sucesivo, sumado a las continuas crisis alimentarias y carencias de todo tipo que sufrieron los colonos las primeras décadas del asentamiento, además de múltiples desastres naturales, todo esto evidenciado en las pruebas de cartas y otros testimonios de la época, permiten determinar

que la ciudad de Santiago de la Nueva Extremadura no se consolidó como asentamiento fijo sino varias décadas después de su fecha fundacional. Armando de Ramón expone que desde la fundación de la ciudad, al menos las primeras 4 décadas de vida de Santiago estuvieron determinadas por una inestable situación política, producto de la guerra contra los nativos del valle y más al sur, la carencia de estructuras económicas que hicieran más atrayente el poblamiento del territorio, ambas razones que retardaron la consolidación de un emplazamiento urbano de cierto tamaño sino hasta 1580.

Curiosamente fueron los sangrientos conflictos acontecidos en el año 1598 los que consolidaron a Santiago como Ciudad Primada del Imperio Español en Chile, al cortar el ciclo colonizador del sur de Chile, o reducirlo drásticamente., y cambiar la funcionalidad de la ciudad, desde un prototipo de Ciudad de Conquista a capital, centro neurálgico del reino de Chile.

La documentación del período colonial arroja un notable vaivén de la población santiaguina, producto de la sucesión de períodos de crecimiento económico en conjunción a períodos de estabilidad, o inercia, seguidos por crisis de variable índole, tanto económicas, aunque fundamentalmente sanitarias, y de efecto de desastres naturales.

Se ha tendido a aceptar que si el siglo XVI fue de consolidación de la ciudad en el valle del Mapocho, el siglo XVII, en especial desde 1640, luego del gran terremoto de ese mismo año y con el crecimiento de la exportación de cueros y cebos, la ciudad de Santiago creció con gran ritmo. El siglo XVIII, producto de diversos desastres y epidemias, reduce los términos de la ciudad de Santiago. Así, no sería exagerado afirmar que más o menos desde inicios del siglo XVII hasta mediados del siglo XIX, poco o nada cambiaría el rumbo y ritmo de crecimiento de la ciudad de Santiago, por lo demás lento y espacialmente ordenado en torno a su centro.

De Ramón da algunas cifras que expresan el crecimiento de la población de Santiago durante el período colonial, y principios del siglo XIX²⁶. En 1657 el fiscal de la

²⁶ DE RAMÓN, A. 2015. Santiago de Chile: (1541-1991): historia de una sociedad urbana. Santiago, Catalonia 3ª. Ed.

Audiencia había calculado que Santiago tenía 516 casas y 4986 habitantes. En 1779 se realizó el primer censo de la población comprendiendo a todo el obispado de Santiago (la mayor parte de la actual Región Metropolitana) que arrojaba para el corregimiento de Santiago 40.607 habitantes. No hay datos exactos acerca de la población de Santiago a principios del siglo XIX., sabiéndose que en 1802 el gobernador Luis Muñoz de Guzmán llegó a referirse a Santiago como una “ciudad populosa”.

Cada cierto tiempo se anexaba una nueva cuadra, dentro de la cual iban surgiendo nuevos caserones, nuevas calles se formaban por el uso de la carreta, la calesa, el ganado o el pie humano. En la chimba, históricamente comprendida a la ribera norte del río Mapocho y por siempre arrabal de la pobreza, poca información se desprende de las dinámicas que acompañaron la vida de dicha zona en este inter lapso. Tampoco compete a esta investigación ahondar en más detalles respecto a este tema, sin embargo un detalle merece la pena ser nombrado.

Si el desarrollo espacial de nuestra capital se vio caracterizado en la colonia por su inercia, serán los desastres naturales los que obligarán a las autoridades a tomar medidas que significarán a la larga, la construcción de estructuras y espacios urbanizados que potenciarán el crecimiento demográfico y espacial de la ciudad.

Así, en general durante toda la colonia, las únicas medidas tomadas por los ediles públicos referentes a generar proyectos de infraestructura urbana fueron los relacionados a proyectos de reconstrucción luego de algún terremoto, o la construcción de Tajamares para contener la crecida de los ríos en invierno.

“Sentíase, pues, todavía hondamente en la capital, los efectos de aquella calamidad [...] cuando una nueva desgracia pública vino a poner de nuevo su temple a prueba. Fue esta la primera y terrible inundación del Mapocho, [...] y que ocurrió el último día de la pascua de Pentecostés de 1609. [...] Tan considerable fue el destrozo de la avenida, que hubo de bajar de las fronteras el gobernador García Ramón a poner remedio. Acordose esto con la fabricación de los primeros tajamares que cubrieron la población y que parece

corrían en el espacio que hoy se extiende entre la plazuela de la Cancha de gallos y el Puente de cal y canto''²⁷

Otro hito importante que marca el desarrollo de Santiago en términos de obras públicas se produce a fines del siglo XVIII, con la construcción del puente de Cal y Canto, obra dirigida por el Corregidor Luis Manuel de Zañartu. Con la labor esclava de prisioneros, vagabundos o marginales pillados dentro del espacio de influencia del Corregidor se vio contemplada una obra que en muchos casos significó la muerte de dichos desafortunados, pero que también significó uno de los primeros proyectos de planificación vial de la ciudad, al unir la ribera sur del Mapocho, determinada como el tradicional centro aristocrático de los vecinos bien de Santiago, con la ribera norte, lugar de asentamiento del barrio de La Chimba, primer referente de los arrabales de Santiago. Este sería un caso único de planificación urbana dentro de la historia del Santiago colonial, pues, como ya dijimos, muchas de las medidas de las autoridades públicas respecto de la infraestructura de la ciudad respondían más a respuestas post- catástrofes que a proyectos a futuro.

Luego, el período que abarca las tres primeras décadas del siglo XIX puede ser considerado como de estancamiento de este rol del estado. Debe considerarse el papel de las guerras de la Independencia como un agravante para esta situación. Punto a parte, debemos señalar que tal guerra, aunque tuvo las inmediaciones de la ciudad de Santiago como telón de fondo para dos de sus principales batallas (Maipú y Chacabuco) no significó perjuicios para la población civil de la ciudad, que no sufrió saqueos ni rapiñas por parte de ambos ejércitos. Tal situación no se expresó de igual manera en el sur del valle central, donde la guerra por la independencia, y los conflictos post-independencia tuvo ribetes de guerra civil en la forma de guerrillas. Tal vez esta fue una de las razones del porqué de la hegemonía de Santiago por sobre Concepción y las ciudades del sur. Según De Ramón, es la suma de estos dos períodos, es decir, las décadas anteriores y posteriores a la Independencia, las que en definitiva consolidan a Santiago como principal urbe de Chile.²⁸

²⁷ VICUÑA MACKENNA, B. 1924. Historia crítica y social de la ciudad de Santiago. Santiago, Editorial Nascimento, 2ª. Ed., 229p.

²⁸ DE RAMÓN. Óp. Cit. 93p.

No fue sino hasta mediados del siglo XIX en donde las autoridades públicas de la ciudad de Santiago impulsaron, ya de forma sostenida en el tiempo, proyectos de obras públicas que intervendrán más decididamente en la configuración de la ciudad.

En la década de 1840 en Santiago se crean dos obras públicas simbólicas de este despegue: La Quinta Normal de Agricultura y el Campo de Marte.

La quinta Normal de Agricultura fue un espacio destinado a la Sociedad Nacional de Agricultura para la realización de actividades científicas y de fomento agrícola, principal rubro económico de la nación en esta época. El campo de Marte, luego conocido como Parque O'Higgins, fue destinado como un espacio de ejercicios e instrucciones militares. Sin embargo, ambos espacios públicos sirvieron a la larga como paseos para la clase alta y media alta de Santiago. Un lugar para mirar y ser mirado para los que eran "alguien" en la sociedad Santiaguina Decimonónica, una especie de Bois de Boulogne a la chilena, emulación del arquetipo Francés de Napoleón III, que sería en lo sucedido potenciado con nuevos parques y áreas verdes, como los arreglos al cerro Santa Lucía por parte de Benjamín Vicuña Mackenna entre 1872 y 1874.

Ambos espacios fueron en su creación, y sin quererlo, potenciadores del crecimiento espacial de Santiago hacia el oeste. El valor de las parcelas de tierra colindantes con tales estructuras subió de tal forma que rápidamente proliferaron las ventas de terrenos, ya no en hectáreas (dimensión propia de la actividad agrícola) sino en metros cuadrados (medida más propia a los proyectos inmobiliarios). Los proyectos de villas peri-urbanas, como la villa Yungay en el Nor-Oeste de la Alameda, y las de Providencia luego, en el Este, el trazado de calles, la especulación, etc. Un círculo vicioso que puso desde ese momento sobre la mesa la noción del valor de la renta de la tierra y las propiedades urbanas, y el inicio de la desprolijidad en la planificación urbana, la extensión de las villas periurbanas y el crecimiento desbordado de la capital.

Estas primeras villas urbanas estaban destinadas como residencia de la clase media y media-alta de la sociedad Santiaguina, así como también por la aristocracia provincial que buscaba vivir en la capital. Pero aparejadas a ellas surgieron poblaciones callampas,

arrabales de campesinos recién llegados que se instalaron en los predios cercanos a estas nuevas villas, arrendando los espacios peor considerados en la periferia de Santiago, como arenales, lugares cercanos a los desagües, de mayor riesgo a inundaciones, etc. Tales poblaciones proliferaron en lugares que estratégicamente se encontraban más cerca de fuentes de trabajo. Cercana a la villa Yungay surgió un arrabal, a orillas del Mapocho, como hogar del servicio de la villa. Al sur de la Estación Central del Ferrocarril, lugar en que siempre se requería algún trabajo, se formaba la barriada de “Chuchunco”, y al Norte las barriadas del “Arenal” y “Ovalle”, cercanas a la orilla del río, es decir, en los bancos de arena, ripio y piedra para la construcción. En el sur se levantaba el Conventillo o “Potrero de la Muerte” cercano al matadero de la ciudad, y también se aprecian poblaciones en los bordes del cinturón agrícola y viñatero del sur de Santiago, ya desde el inicio de funciones del canal San Carlos. Así, una gran masa de pobladores se sostenía y sobrevivían con trabajos inciertos y mal pagados, alimentando el número cada vez más grueso de habitantes que la ciudad iba acogiendo.

Desde mediados del siglo XIX esta situación devino más intensamente. En 1843 Santiago contaba con unos 80.000 vecinos; en 1875, 129.807; en 1895, 256.403. A inicios del siglo XX toma vuelos fabulosos; en 1907, 332.724; en 1920, 507.000; en 1930, 712.533 habitantes.

Factores que expliquen tal desarrollo fueron muchos y muy variados, tales como el proceso de inmigración campo-ciudad, tanto de campesinos pobres como de aristócratas de provincia, la modernización en el transporte público, que primero instauró los tranvías interurbanos, suplantados luego por los “trolleys”, para que en la década de 1960 se impusieran definitivamente los buses.

Sin embargo, a lo que compete nuestra investigación es, más que un análisis de la historia demográfica capitalina, las formas y mecanismos públicos y privados que permitieron el desarrollo expansivo de la ciudad. En especial los mecanismos formales (entendidos como las regulaciones públicas de planificación urbana) sobre informales (tratos entre privados).

1.2.- Distintas formas de Planificación de Santiago

Si en el apartado anterior dimos cuenta del panorama general que imperó en la capital en los tiempos del Gobierno Español en Chile y las primeras décadas de la República, ahora debemos hacer destacar los proyectos de planificación urbana de Santiago surgidos desde mediados del Siglo XIX hasta el fin de la Dictadura.

Quisimos dividir de esta manera el espacio de este capítulo, en el entendido que un punto importante de nuestra investigación era el de hacer notar la influencia que han tenido las directivas de la institucionalidad en la forma en que la ciudad ha venido expandiéndose. Si en el primer apartado explicábamos que fueron las obras de modificación del entorno natural y las de esparcimiento de la clase alta de la ciudad las que generaron, como subproducto, un primer período de crecimiento espacial de la ciudad de Santiago, será desde la segunda mitad del siglo XIX y en adelante las medidas de las autoridades, reflejadas en obras públicas pero muy especialmente en cuerpos legales y proyectos de planificación urbana, los que abrirán el espacio a un crecimiento espacial desregulado de la ciudad. Todo esto debe entenderse, por su puesto, en relación a la creciente inmigración desde regiones a la ciudad, experimentada especialmente desde el cierre de oficinas salitreras en el norte, y continuada con la llegada de campesinos del sur, durante el siglo XX.

Entendiendo las proporciones de esta investigación, y considerando que esta se enmarca dentro de los estudios de los Nuevos Movimientos Sociales, debemos hacer mención, de forma muy somera, de los proyectos de planificación, o de las diferentes iniciativas que se han expresado dentro las autoridades públicas referentes al desarrollo y crecimiento de la ciudad de Santiago. Enunciaremos entonces la obra de Benjamín Vicuña Mackenna, la Ley de comuna autónoma de 1891, el plan intercomunal de Santiago de 1960 y el decreto N° 420 promulgado durante la dictadura Militar de 1973 como hitos importantes concernientes a las acciones tomadas por las autoridades a lo largo de más o menos un siglo relacionadas a la planificación urbana en Santiago.

A) La obra de Benjamín Vicuña Mackenna

La dirección de Benjamín Vicuña Mackenna en la intendencia de Santiago es nombrada en muchas reseñas como un período de proliferación de las obras públicas e iniciativas de diversa índole, con el propósito de embellecer y remodelar la cara de un Santiago colonial, en tiempos en que se intentaba cambiar la imagen de la ciudad, desde su antigua concepción provinciana y colonial, a una metrópolis moderna, siguiendo el prototipo de París.

Sus políticas públicas estuvieron dirigidas en todo caso, a segregar más aún la ciudad y dividirla en dos: El Santiago de las clases bajas, viviendo en las periferia de la ciudad, precarizada, oculta e ignorada de las políticas públicas, y la Ciudad de las clases dirigentes, céntrica, remozada, visible a la civilización, a la que todos los esfuerzos de la intendencia iban a parar.

En 1872, asume la Intendencia de Santiago bajo la Presidencia de Federico Errázuriz Zañartu. Durante su cargo: se canalizó las aguas del Mapocho, se construyó el camino de la Cintura, proliferó la creación de nuevas plazas, en especial, el del cerro Santa Lucía. También se terminó el empedrado de ciertas avenidas, y el mejoramiento de la canalización de aguas de Santiago, configuran algunas de sus más importantes obras.

Como se aprecia en este breve listado, la orientación de Vicuña Mackenna fue la de remodelar, o si cabe, la de “poner al día” algunos de los servicios de la ciudad siguiendo los estándares de Europa. Cabe destacar la influencia francesa en este proceso, en especial la experiencia de reformatión de París, posterior a la comuna de 1848, dirigida durante el gobierno de Napoleón III por Haussmann.

Por otra parte, otra intencionalidad fue la de segregar el espacio urbano de Santiago, y reformar las fuerzas de orden, con el propósito de fortalecer el poder coercitivo dentro de la ciudad. Por una parte se definieron bien los barrios del sur de Santiago (sur de Av. Matta), y por otro, se reformaron la penitenciaría de Santiago, y los uniformes y armamento

para los policías de seguridad (un cuerpo de voluntariado, pues aún no existía la policía civil).

Con estas dos directrices podemos sonsacar que la dirección de Vicuña Mackenna no marcó un antes y un después en términos de planificación urbana. Es decir, si bien se realizaron admirables esfuerzos por remodelar la fachada de Santiago, y mejorar algunos de sus servicios, estas medidas iban dirigidas a mejorar la estética y la funcionalidad de una ciudad muy atrasada, y no proyectar un plan a futuro en cuanto a la expansión de la urbe. Además, cabe señalar la doble cara de este “hermoseamiento” de la ciudad, pues como contraparte, se buscó la demarcación de los arrabales populares de Santiago, con la intencionalidad de demarcar claramente un Santiago bien, y un Santiago de la pobreza.

B) La “Municipalización” de Santiago y la Ley de la Comuna Autónoma

La ley de la comuna autónoma surgió a partir del bando vencedor del conflicto de 1891, y tenía como base la organización comunal con parámetros completamente contrarios a los antiguos estatutos que otrora regían en las corporaciones municipales. Esta ley subdividió el territorio en comunas, sin importar que ellas fueran integradas de espacios solamente urbanos, o rurales, o mixtos.

Antes de dicha ley, cada departamento tenía un municipio como cabecera, pero este sólo tenía competencia administrativa en el espacio urbano al cual estaba circunscrito, siendo el espacio rural de una comuna de competencia del gobernador y los subdelegados que representaban el ejecutivo de la República.

Con la nueva ley vigente en Chile en 1891, el municipio de Santiago conservó su casco urbano, pero todo el perímetro “rural”, es decir, el cinturón conformado por villas periurbanas y chacras fueron a configurar nuevas comunas. Así:

“En el mismo año de 1891 [año en que se promulga la ley] se crearon las (comunas) de Renca, Maipú y Ñuñoa, que rodeaban completamente a Santiago por el norte, oeste, sur y este. Al año siguiente fueron creadas las de La Granja y Puente Alto[...]; en 1896 se estableció la de San Miguel, al sur de Santiago[...]; en 1897 aparecieron las

comunas de Providencia y Barrancas (hoy Pudahuel), estrechando más aún los límites urbanos de Santiago; en 1899 nació la de La Florida; en 1915 la de Quinta Normal, desmembrada de Barrancas, y finalmente, en 1928 la de Conchalí, con lo que la subdivisión del antiguo territorio municipal de Santiago quedó completada”.

Ahora bien esta subdivisión de Santiago en varias comunas permitió los conductos legales por los cuales la proliferación de villas urbanas se intensificara aún más. No debemos olvidar la evidente cercanía entre los principales propietarios de la tierra y el cargo de alcalde municipal, pues muchas veces tales títulos eran representados por una persona. Así, y viendo los pingües beneficios que la venta de tierras para proyectos inmobiliarios o por último el arriendo de estas para los nuevos Santiaguinos proletarios traía consigo, los hacendados periféricos a la ciudad no se toparon con ninguna traba jurídica (que otrora si podía ser presentada por la gobernación) ni plan de urbanismo municipal, inexistente hasta esa fecha.

Este proceso, desde 1930 se vió intensificado y adquiere proporciones críticas. Los polos de Quinta Normal y Pudahuel (Este), Providencia y Ñuñoa (Oeste), y San Miguel y La Cisterna (Sur) transforman la forma espacial de Santiago, que desde sus orígenes hasta principios del siglo XX había conservado su tradicional forma cuadrangular, cambiando debido a esta expansión descontrolada y desregulada a una forma caótica de brazos dilatados, con extremos separados por distancias enormes.

Nuevas comunas proliferaron a lo largo del siglo XX. En 1927 existían 10 comunas dentro de la ciudad. En 1980 eran ya 34. Para el año 2010 son 37 comunas las que constituyen el espacio del Gran Santiago, es decir, 32 comunas consideradas como parte de la ciudad en sí, y otras 5 que estando fuera del espacio legal de la ciudad, conforman una extensión territorial de la misma, por su gran demográfica, como las comunas de Puente Alto, San Bernardo, Pirque, San José del Maipo y Padre Hurtado.

Cabe señalar las transformaciones del casco histórico de Santiago, como una serie de proyectos que, al igual que con Vicuña Mackenna, planeaban remodelar la fachada de Santiago, en especial su centro cívico. Las primeras leyes de remodelación de Santiago

surgieron en 1930, entre ellas, debe mencionarse la que ordenaba las transformaciones del barrio adyacente al palacio de La Moneda, que pasaría a llamarse el “barrio cívico”. Sin duda un esfuerzo de parte del Estado para revitalizar la alicaída economía nacional como empleador activo más que un proyecto de planificación urbana efectivo. Sin embargo, este hecho marca un primer peldaño en el proceso de desarrollo de Obras Públicas en pos de esta meta.

En Mayo de 1931 se dicta el decreto con fuerza de Ley N° 345 del Ministerio de Obras Públicas, considerada la 1° Ley General de Construcciones y urbanizaciones de Chile.

C) El plan Intercomunal de Santiago 1960

Los ejemplos de planificación urbana dada en Londres en 1944 o Brasilia en 1957, influyeron en la decisión de generar un plan de desarrollo urbano en Santiago. Dicho plan se originó con un estudio iniciado en 1954, promulgándose como decreto supremo N° 2387 el 10 de Noviembre de 1960.

El cambio fundamental que se observa en este Plan es primeramente el de concebir a la Ciudad de Santiago como un conjunto de espacios urbanos, cuya expansión desenfadada en lo que llevaba el siglo XX, la había transformado de una ciudad pequeña y bien delimitada a una gran conurbación de márgenes muy dilatadas y poco conectadas. En efecto, se concebía un “Gran Santiago” conformado por la suma de sus comunas, que gracias a la Ley de Comuna Autónoma había generado un crecimiento acelerado y a la vez descoordinado en el territorio metropolitano.

Lo primero que se fijó en este plan fue la delimitación de una área intercomunal urbana y una suburbana. La primera área fue constituida en 1960 por 17 comunas. El plan también consideraba una serie de condiciones generales para la planificación de Santiago, las que a su vez eran los objetivos generales del plan:

El primer punto era el de establecer un crecimiento de la ciudad a futuro bajo la base de delimitar zonas de graduación de densidad poblacional; las zonas de transición

entre el campo y la ciudad “semi-rurales” de densidad media de 10 personas por hectárea, integrada a una serie de reservas forestales formando así un cordón verde que serviría como una “avanzada de la naturaleza hacia el centro de la ciudad”; las zonas céntricas urbanas, de densidad media de 144 personas por hectárea.

Considerando que el espacio contemplado para las zonas periurbanas o semirurales era de unas 17000 hectáreas y las urbanas, cerca de 21600 hectáreas, las proyecciones y posibilidades de expansión que daba este plan a la ciudad de Santiago eran en términos poblacionales, no superior a los 3,3 millones de Habitantes.

El segundo objetivo era establecer un sistema de red vial que se impusiera al tradicional cuadrículado en Damero. Hasta 1960, el tejido vial de Santiago daba cuenta de una organización radio céntrica de la ciudad con grandes avenidas que se extrapolaban desde el centro hacia los extremos de Santiago. Era el caso de la avenida Santa Rosa, hacia el sur; San Pablo, hacia el Poniente; Independencia y Recoleta, hacia el norte; y Apoquindo, hacia el Oriente. Tal red generaba un gran tráfico en el centro de la ciudad, y no permitía la interconexión periférica de esta.

Para remediar tal situación el plan intercomunal planteaba la creación de un anillo de circunvalación para lo cual se aprovecharían algunos tramos de avenidas ya existentes. Esta importante obra, conocida en el futuro como rotonda de circunvalación Américo Vespucio, circunscribiría los márgenes urbanos de la ciudad a la vez que daría mayor accesibilidad e interconectividad a sus diferentes partes solo estuvo terminada en 1987, con la concreción de la cuesta La Pirámide que comunica las comunas de Vitacura y Conchalí. Un segundo anillo de circunvalación conectó las avenidas Pedro de Valdivia (Oriente), Departamental (Sur), la actual avenida Las rejas (Poniente) y Dorsal (Norte). También debe considerarse la concreción del camino de la cintura, iniciado en el siglo XIX, pero aún no terminado en 1960, como un tercer sub circuito vial. Por último se implementó la carretera Norte-Sur, con pasarelas peatonales, tréboles y demases.

Este fue el único proyecto de planificación urbana serio que ha tenido la ciudad de Santiago en su historia. El proceso por el cual, desde cierta parte a esta época, el modelo

nacional desarrollista venía marcando la pauta en la dirección de las políticas públicas en Chile muy probablemente hayan explicado el empuje a este proyecto. Y no es casualidad que, teniendo en cuenta las necesidades vistas en esa época, de impulsar la industria nacional principalmente gracias a la agencia del Estado, este proyecto fuese visto como adecuado.

Descubrimos así, que el devenir de Santiago fue por mucho tiempo, azarosa y desregulada, sin presentar en ningún punto un programa general de desarrollo a futuro. Lo que las normas dictaminadas en la colonia establecieron como una ciudad compacta y cuadrangular, perdió definición y consistencia a lo largo del tiempo. Gran parte de los problemas del Santiago del siglo XX se iniciaron en el siglo anterior precisamente por esta falta de visión a futuro. Una prueba de esto fue la labor de Benjamín Vicuña Mackenna, el único y excepcional caso dentro del siglo XIX dentro de los ediles públicos. El proyecto de renovación urbana presentada por Mackenna, si es que contempló una planificación urbana, tuvo la intención de generar una ciudad bicéfala, visible y a la vez oculta al mundo exterior, y no buscó generar lineamientos del desarrollo futuro. Fue sólo durante la década de 1960, y producto de todo un modelo socioeconómico imperante que se generó un primer y único plan de desarrollo urbano general para la ciudad. Muchas de las obras de este plan se pueden ver hoy en día, ya sea en la forma de vías, como también parques e incluso villas.

Sin embargo, la situación de Santiago, en constante expansión, se vería aún más intensificada con la acción de la dictadura militar, que desechando el único plan con que contaba la ciudad, impuso una nueva (vieja) regulación, además de un sistema socioeconómico y un conjunto de valores y finalidades nuevos, propios del Neoliberalismo, que traspasaría los temas de interés social desde el Estado a las competencias y autogestiones del ciudadano, ahora definido por su calidad de consumidor.

1.3.- La dictadura de Pinochet y el nuevo modelo económico.

El golpe de Estado de 1973 contra el gobierno de Allende, fue el inicio de una etapa de profundos cambios políticos y económicos, que tuvieron como objetivo liquidar de raíz al Estado Nacional Desarrollista, sustituyéndolo por el nuevo modelo neoliberal. Éste modelo se había desarrollado teóricamente en la Escuela de Economía de la Universidad de Chicago durante la segunda mitad del siglo XX como una crítica a las ideas keynesianas sobre el rol regulador del Estado en las economías nacionales, y empoderaba por lo tanto, el rol protagónico que las grandes corporaciones comercial-financieras tenían sobre la política previamente a la crisis económica de 1929. Según los economistas neoliberales, esta intervención posterior a la crisis mundial, conocida comúnmente como política del New Deal, había interferido en el normal desarrollo de la economía, obstaculizando las iniciativas y las inversiones de los distintos actores económicos, frenando de esta forma el desarrollo y la producción. Tal prerrogativa fue muy aceptada durante el régimen militar de Augusto Pinochet, especialmente en la década de 1980, cuando se hizo efectiva. Desde la tribuna del grupo de los “Chicago Boys”, economistas chilenos adscritos a la escuela neoliberal de Milton Friedman, se afirmaba que:

*“La desafortunada experiencia del gobierno de la Unidad Popular en materias económicas, sociales y políticas permitió la generación de un amplio consenso respecto a la necesidad de una nueva estrategia de desarrollo de carácter descentralizado, respetuosa de la propiedad privada, de la libertad económica, de la apertura externa y de un papel subsidiario del Estado.”*²⁹

Antes del golpe, existía en el país un Estado que desde hacía varias décadas cumplía un rol regulador de la economía, habiendo creado una serie de empresas estatales y monopolios a través de la CORFO, intentando nacionalizar y estatizar la acumulación del capital en el país. Para Gabriel Salazar, esto fue, tal vez, un error compartido por el gobierno Eduardo Frei Montalva y Salvador Allende Gossens (1964-1973), pues estas

²⁹ BARDÓN, A. CARRASCO, C. y VIAL, A. 1985. Una década de cambios económicos. La experiencia Chilena 1973-1983. [en línea]. Santiago, Chile. Editorial Andrés Bello. <<http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/mc0032312.pdf>>. [consulta: 20 de abril de 2016]. 9p.

iniciativas; la planificación política, el intento de formar una alianza con el movimiento popular y el desafío al pequeño empresariado local apoyado en el extranjero, en especial de países europeos, solo terminaron en una aguda crisis política, social y económica. Existía hace mucho tiempo una inflación que solo aumentaba a niveles sorprendentes, fenómeno explicado en parte por la política imperante de Industrialización por Sustitución de Importaciones.

| Variación del IPC (Diciembre c/año) 1943-1970 ³⁰ | | | |
|---|-------------------------------|------|-------------------------------|
| Año | Variación % Índice de precios | Año | Variación % Índice de precios |
| 1943 | 7,83 | 1958 | 32,51 |
| 1946 | 30,08 | 1961 | 9,61 |
| 1949 | 20,60 | 1964 | 38,47 |
| 1952 | 12,02 | 1967 | 21,89 |
| 1955 | 83,81 | 1970 | 36,10 |

La inflación como mal crónico de la economía Chilena adquirió nuevas alturas durante el gobierno de Salvador Allende. Para 1973, la inflación arrojaba un 606%.³¹ Muchos han señalado que estas mediciones económicas no muestran las causas de fondo que explicasen el estado de la economía Chilena en dicho período, y que factores internos como el complot de grandes grupos económicos por desestabilizar y desabastecer al país, sumado a los continuos paros de rubros asociados a la derecha chilena, además de las continuas crisis internas de la izquierda en el poder, hicieron finalmente desestabilizar al gobierno.

En el año 1973, al ver demasiado “desorden” político y descontrol social en las calles, al ver que la estabilidad y prosperidad nacional se veía amenazada, los militares,

³⁰ ECONOMÍA CHILENA: 1810-1995. ESTADÍSTICAS HISTÓRICAS. 2000. Por Juan Braun “et al”. Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile. [en línea] <<http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/mc0023154.pdf>> [consulta: 9 de septiembre 2015] 100-101pp.

³¹ Ídem.

apoyados económicamente y estratégicamente por Estados Unidos, decidieron tomar las armas. Como señala Salazar, es evidente que su motivación no era el bienestar de la patria ni la ciudadanía, ya que solo reprimieron y mataron a una parte de la sociedad civil: aquellos que consideraban subversivos y marxistas; para ellos, el gobierno tenía que ser derrocado ya que estaba obstaculizando el buen desarrollo de la nación y las estaba llevando por una aberrante senda marxista.

El discurso “libertador” del Golpe de Estado, desmentido por la evidencia de 17 años de torturas, atropellos y violencia generalizada, también tiene un correlato en el discurso económico. El sentido del golpe de estado sería así de una retoma del poder del capital nacional financiero, luego de décadas de jugar en un patio limitado por un árbitro estatal.

“Se diría que, sin embargo, desde el punto de vista económico ha sido y es, inequívocamente, una “revolución capitalista”, porque el principal beneficiado es el capital, y éste se ha potenciado sin parar desde 1983”³²

No es descabellado pensar que el golpe de Estado de 1973 resultó ser en la práctica, una “Revolución Capitalista”, si consideramos los factores que veremos a continuación, y que explicarían indirectamente el auge de una “Ciudad del automóvil”, y el escenario actual desde donde el Movimiento de Furiosos Ciclistas se desenvuelve.

1.3.1.- Globalización y modernización en Chile: reconfiguración espacial de la ciudad.

La llegada de la dictadura militar en Chile trajo al país un régimen que presentó desde sus cimientos un doble discurso. Por un lado el país vivió un período de represión política, asesinatos, tortura y secuestros, mientras económicamente pregonaba la llegada de las máximas libertades del mercado.

³² SALAZAR, G y PINTO, J. 1999. Historia contemporánea de Chile. Santiago, Editorial LOM. 101p.

Dentro de los puntos fundamentales que el neoliberalismo implantó en el país, queremos mencionar: a) Privatizar lo estatizado por Allende, así como también los monopolios estatales conformados por la CORFO; b) reforzar el sector exportador primario, pues era la base del sistema económico, diversificando y dejando estatizadas algunas mineras del cobre (CODELCO) para mantener el desarrollo del Ejército y aumentar las divisas del Estado; c) devaluar estratégicamente el peso frente al dólar, para liberalizar la importación de medios de producción y manufacturas y así mantener un nivel alto de ganancias.

Es conocido el hecho de que la crisis económica de 1982 tuvo como responsables las mismas medidas neoliberales que la dictadura adscribió, y que conllevó la vulnerabilidad de la economía chilena a la salud de la economía mundial de libre mercado. Sin embargo, si bien la dictadura militar mantuvo durante los años de crisis algunas políticas “Keynesianas”, estas fueron abandonadas prontamente, y en lo sucesivo, desde 1985 en adelante impera hoy en Chile un modelo económico Neoliberal a ultranza, que en lo sucesivo, ha influido en esferas que abarcan la política nacional, la sociedad en su conjunto, la configuración de los núcleos familiares, y la identidad individual de los chilenos, enganchados al consumo y la dependencia a la jerarquía del dinero.

El supuesto éxito de la dictadura y de la imposición del modelo actual sólo es aparente. Según Salazar³³, las ideas neoliberales no construyeron nada, sino que se limitaron a re-ordenar una larga herencia histórica. La intencionalidad de la Dictadura, finalmente, fue evitar una nacionalización (estatización) de la acumulación capitalista en Chile, y redirigir al país por la senda que históricamente ha seguido desde su concepción.

Esta senda, puede verse reflejada en la esfera de las relaciones sociales y las temáticas de interés social desde la perspectiva de la “auto-agenciación” de los sujetos en su calidad de consumidores, y en este sentido, toda norma, medida o disposición que nuestra nación adopte, está regida por las reglas del libre mercado, es decir, la reacción

³³ SALAZAR, G. 2003. Historia de la Acumulación Capitalista en Chile. Santiago, Chile. Editorial LOM. Capítulo 7.

cuasi pavloviana de la masa de consumidores ante el mercado, que desde la práctica se vuelve ley de vida.

Así, no es de extrañar que las medidas adoptadas durante la dictadura en lo económico contemplaran desnacionalizar sectores de la economía Chilena y desregularizar las leyes y normas en que esta economía se moviera. Despojar al Estado de toda vocación nacional-desarrollista, nacional-populista o simplemente nacionalista, dejándole solo la tarea “coyuntural” (no histórica) de llevar a cabo las acomodaciones que restasen para llegar a la globalización perfecta³⁴

¿Cómo se vió reflejada esta adopción del Neoliberalismo en el espacio urbano de Santiago?, ¿En qué posición quedaban los avances en materia de planificación urbana frente a este nuevo modelo? Referente al proceso de planificación urbana iniciado desde 1930 y cristalizado en 1960, la dictadura significó un retroceso tormentoso hacia la desregularización del crecimiento espacial urbano.

Los decretos leyes N°573 y 575 de 1975 y el decreto ley N°1.289, de 1976, acabaron con la tradición democrática dentro de los municipios, cuyas jefaturas pasarían a estar delegadas por el sistema general de administración del estado y a las decisiones del ejecutivo. Así, al Ministerio del Interior fue dotado de la capacidad de proponer al Presidente de la República la suspensión de cualquier cargo Administrativo (y por ende, también dentro de municipalidades), a la vez que los cargos municipales fueron declarados de exclusiva confianza del Presidente primero, y el alcalde, después. Es decir, que una de las primeras medidas de la dictadura fue, al igual que con el Congreso Nacional, decapitar cualquier poder alternativo en los municipios, y poner en ellos a representantes del aparataje Dictatorial. Luego este decreto también traería aparejada una mayor preponderancia del papel del municipio en términos de gestión (licitada) de proyectos de desarrollo comunal, inmobiliario y de expansión urbana, sustrayendo con esto el antiguo papel que las capas más altas del ejecutivo pudiese tener en lo referido a planificación intercomunal. Otras áreas que en lo referente a este nuevo poder se le daba a los municipios

³⁴ Ibíd. .157p.

fueron la salud y la educación, perpetuando a la larga la relación de comuna pobre-servicios pobres.

Luego la Dictadura Militar puso término al Plan Intercomunal de 1960, el único proyecto de planificación integral que ha tenido la ciudad de Santiago en su historia quincuagenaria, y retomó, en el sentido que ya expusimos, las antiguas prácticas del capitalismo salvaje, dadas en primera instancia, como ya dijimos, en la Ley de comuna autónoma de 1891.

En 1979 se promulga el Decreto Supremo N°420. Partiendo de la base que el suelo urbano no es un recurso escaso, y que su aparente exigüidad sólo es consecuencia de la falta de concordancia entre las normas técnicas y jurídicas vigentes y las condiciones de oferta y de demanda del mercado, se debía por esto aplicar una base de planificación flexible, con un mínimo de intervención estatal. Una de las principales restricciones eliminadas del plan intercomunal fue la que delimitaba el espacio urbano, pasando de 26000 hectáreas a posibles 62000 hectáreas.

*“De este modo se permitiría el crecimiento natural de estas áreas, siguiendo la tendencia del mercado, en tanto que el Estado sólo fomentaría y apoyaría la creación de un mercado abierto de viviendas, pero dejando la responsabilidad de su producción al sector privado.”*³⁵

El enfoque de este programa era netamente económico, por lo que no se tomó en consideración problemas de orden social, de distribución y segregación espacial, contaminación y tráfico, e incluso mínimos de regulación estructural, carencias últimas que permitieron, por ejemplo, los desastres de aluviones en Peñalolén en 1985, o las inundaciones que la capital del Jaguar de América experimenta frecuentemente en Invierno.

³⁵ DE RAMÓN. Óp. Cit. 235p.

“La tierra urbana es un recurso que se transa en forma libre, con las limitaciones que le imponga la zonificación, las normas técnicas y el interés público para determinadas formas sociales”³⁶

La tierra pasa a declararse desde este momento como un bien de mercado, y no un bien público. No es de extrañar que con esta ley los suelos antaño despreciados subieran su valor en forma exponencial, y que los proyectos Inmobiliarios, aprobados previamente por las autoridades comunales ad hoc, brotaran como callampas.

Para 1960, la ciudad abarcaba una superficie de 20.000 hectáreas. En 1980 esta cifra se había más que duplicado, y para el año 2002, el espacio físico que la ciudad ocupaba era de 86 778 hectáreas.

El resultado de un cambio en las regulaciones en lo relativo a la planificación urbana trajo nos dio como consecuencia una urbe monstruosa, inmanejable y caótica. Extendiéndose de Norte a Sur, y Este a Oeste por enormes distancias, sólo podía ser pensada funcionalmente como una “ciudad del automóvil”, en la cual el auto vendría a ser imprescindible a la hora de vivir en Santiago, a la vez que elemento identitario y fundamental en la relación que los nuevos chilenos vendrían a tener con su ciudad.

1.4.- Credit Card y aumento del consumo: “Cómprate un auto perico”

Otro de los lineamientos económicos que la dictadura dejó como herencia fue la política de devaluar estratégicamente el peso frente al dólar, para liberalizar la importación de medios de producción y manufacturas y así mantener un nivel alto de ganancias para el empresariado importador y el rubro del retail. Esto último fue de vital importancia, pues:

³⁶ MINVU: Política Nacional de Desarrollo Urbano. Chile, 1979. 11p.

*“significaba también que, al restringir el gasto público y la masa circulante [...], se reducía la liquidez del mercado interno en un punto de importancia crucial: en el fondo de salarios”.*³⁷

Salazar hace una pregunta bastante pertinente respecto a este punto: ¿Cómo mantener la demanda en un nivel adecuado para el desarrollo del producto geográfico bruto y de la actividad económica? La respuesta es bastante simple y la podemos encontrar en nuestra vida diaria, a saber: las tarjetas de crédito. De esta manera, dividiendo el dinero en una subzona monetaria efectiva y otra virtual, se pueden conceder créditos de consumo, para compensar al trabajador por los impactos negativos de la explotación y satisfacer sus deseos consumistas.

Las tarjetas de crédito resultan la herramienta perfecta para el modelo neoliberal en Chile. Considerando, como ya se dijo, que dentro de los lineamientos económicos del país se establecía una fuerte dependencia hacia las exportaciones de materias primas y las importaciones de bienes de consumos, se necesitaba:

- a) Mantener una masa trabajadora explotada y mal remunerada, en el entendido que la producción de materias primas deja una ganancia que en Chile descansa en la reducción al mínimo del gasto en mano de obra, en contraposición a la poca plusvalía que las materias primas generan.
- b) Mantener un consumo alto de bienes y servicios, en el entendido que, si bien al exterior, la economía chilena se basa en la exportación de materias primas, en lo interno se basa en el consumo de importación de bienes de consumo.

Así, la consecuencia directa de este modelo fue la reducción del ser social a su configuración como consumidor, y con esto, y en lo sucesivo, reducir al movimiento social

³⁷SALAZAR, G. Óp. Cit. 154p.

a masas de individuos que se han dejado llevar porque, en la ilusión del consumo, las tarjetas de crédito se vuelven una llave al dinero ficticio, y con ello un puente a la libertad.

“Gracias a la posibilidad de consumo creciente (a crédito), se dejan ordeñar individualmente hasta la última gota de la plusvalía absoluta aprovechable que contengan, sin posibilidad de asociarse para formar “clase”, constituir “movimiento” y jugar a la “revolución”. ³⁸

Con una ciudad que como escenario físico determinaba la vida de sus ciudadanos a movilizarse grandes distancias, con una política de planificación urbana absolutamente descentralizada y tendiente a la lucrativa expansión de proyectos inmobiliarios, y con una apertura del crédito a las masas de babeantes consumidores, no es de extrañar que Santiago, como ninguna ciudad de Chile, ni probablemente de Latinoamérica (con la excepción quizás de Sao Paulo) experimentó la más alta tasa de crecimiento del parque automotriz en su historia.

| Evolución del Parque Automotriz en Santiago (1979-2015) | | | |
|--|--|------|--|
| Año | Número de vehículos motorizados privados | Año | Número de vehículos motorizados privados |
| 1979-1983 | 251.749 | 2004 | 755.890 |
| 1989 | 367.701 | 2008 | 1.001.259 |
| 1997 | 740.526 | 2012 | 1.284.336 |
| 1998 | 767.602 | 2014 | 1.475.441 |
| 2001 | 714.101 | 2015 | 1.504.282 |

(Fuentes: INE. Compendio de datos de Anuarios de Vehículos en circulación. Disponible en línea) ³⁹.

³⁸ *Ibíd.* 157p.

³⁹ INE. Compendio de datos de Anuarios de Vehículos en circulación. [en línea]. Santiago de Chile <http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/estadisticas_economicas/transporte_y_comunicaciones/parquevehiculos.php> [consulta: 10 de octubre 2016]. Los datos del año 1989 corresponden solo a la provincia de Santiago, mientras que los años 1997 y 1998 corresponden a la totalidad de la región metropolitana.

Las reformas económicas antes señaladas, que entre otras cosas ocasionaron mayores tasas de crecimiento económico y reducción del precio de los automóviles, son muy importantes para entender este fenómeno. No obstante, esto es una tendencia que se observa en toda la región latinoamericana. Al respecto, Ian Thompson, Jefe Unidad de Transporte, División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL y Alberto Bull, Consultor de la misma división, realizan un breve análisis del fenómeno de la congestión vehicular en las grandes urbes, centrándose en las ciudades latinoamericanas. Señalan que estos dos factores hacen que la obtención de un automóvil deje de ser solo un sueño para muchas familias y que “un aumento en los ingresos eleva significativamente la propiedad de automóviles no sólo en los barrios de mayores ingresos sino también en los de ingresos medios. Así, el parque de automóviles en Santiago creció a una tasa anual de 8% durante la década de 1990”⁴⁰.

Para Ariel López, ingeniero en transporte, este aumento está directamente relacionado al acceso al crédito, ya que “hoy puede ser más barato comprarse un auto que andar en Transantiago. Con lo que uno gasta -40 o 50 lucas de Transantiago-, uno puede comprar con cuotas a mil años y tener un auto”.

Por otro lado, es necesario entender por qué el uso del automóvil está tan arraigado en estas sociedades, más allá del ámbito económico y la necesidad geográfica. En primer lugar, Bull y Thompson indican cuatro razones por las cuales los ciudadanos prefieren el automóvil privado en vez del sistema de transporte público: a) baja calidad de buses en relación a aspiraciones de automovilistas en cuanto a movilidad, b) alta ocupación del transporte público en horas punta, c) sensación de inseguridad ante la conducción de choferes y d) posibilidad de ser víctimas de delincuencia en transporte público. En segundo lugar, podemos señalar que estas cuatro razones tiene relación con una de las mayores causas del fenómeno automovilístico: el status social que se deriva de la propiedad de estos vehículos.

⁴⁰ THOMPSON, I. y BULL, A. 2002. La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. Revista de la CEPAL, N° 76. 115p.

El uso masivo de este medio de transporte acarrea problemas en la ciudad, tales como la congestión. “La preferencia por desplazarse en automóvil se transforma en un problema en las horas punta, cuando se concentran los viajes por motivos de trabajo y estudio. Ni siquiera una fuerte demora en los desplazamientos hace que se deje el auto”⁴¹. Cabe destacar que, según lo indicado por Bull y Thompson, la congestión vehicular ya no solo se observa en comunas de Santiago con mayores ingresos, sino que también en algunas de menores ingresos. Respecto a los problemas ocasionados por el automóvil, Ariel López, señala que “en algún momento habrá más autos que espacio en la vía y en ese momento ya nadie se va a mover y eso afecta la economía, afecta la ciudad, afecta todo, afecta la vida.

Pablo Allard, arquitecto urbanista, realizó en la columna de opinión de la página web de La Tercera el año 2013 una proyección de la congestión vehicular en Santiago el 2025. Determinó que si bien en la actualidad existen cerca de 1.3 millones de automóviles particulares en la capital, para 2025 esta cifra se duplicará a 2.65 millones. Este descontrolado aumento está determinado, según el arquitecto, en que para esa fecha el porcentaje de la población ABC 1 y C2 crecerá de un 33% a un 46%. Así, más personas podrán comprar un auto.

“Este año se venderán cerca de 360 mil vehículos nuevos en Chile. Eso es mil autos diarios, de los cuales más de 500 ingresarán al día a la capital. Al 2025 se estima que el número de viajes en hora punta en Santiago aumentará, extendiendo las horas de taco hasta cerca de las 10 de la mañana, y se duplicarán los tiempos de viaje para todos quienes circulen en las calles”⁴².

⁴¹ Ibid. p. 116.

⁴² ALLARD, P. 2013. Manejo de la congestión vehicular. [en línea] La Tercera 23 de septiembre, 2013. <<http://www.latercera.com/noticia/manejo-de-la-congestion-vehicular/>> [consulta: 15 de marzo 2016]

1.5.- Calidad de vida en Santiago y consumo automotriz

Una vez caracterizado el uso masivo del automóvil privado, daremos cuenta del estado actual de la calidad de vida en Santiago durante los últimos años, teniendo como fuente diversos estudios institucionales de medición. Es necesaria una caracterización del modo en que la población de Santiago vive, en términos de calidad de vida, relacionando esto al problema presentado en este trabajo ¿Cómo es posible relacionar el aumento del consumo automotriz con la calidad de vida en Santiago? ¿Qué ámbitos de la calidad de vida se ven influenciados por el consumo automotriz? La respuesta a estas preguntas, dará cuenta de cómo una ciudad pensada para el consumo y el transporte motorizado ha configurado la CV percibida y medida objetivamente.

Es claro que uno de los principales efectos de este fenómeno es la creciente congestión vehicular. Bull y Thompson indican que:

“desde principios de los años noventa, el aumento de la demanda de transporte y del tránsito vial han causado, particularmente en las ciudades grandes, más congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales. Ese aumento explosivo surge de un mayor acceso al automóvil —al elevarse el poder adquisitivo de las clases de ingresos medios—, más acceso al crédito, reducción de los precios de venta, más oferta de autos usados, crecimiento de la población, menos habitantes por hogar y escasa aplicación de políticas estructuradas en el transporte urbano”⁴³.

En primer lugar, señalan que la demanda de transporte es *derivada*, es decir, que los viajes se hacen en pos de satisfacer la necesidad de desplazarse a sitios relativamente lejanos a realizar las actividades del quehacer cotidiano –trabajo, estudio, etc.- y no por un deseo intrínseco por moverse por la urbe. Entonces, la congestión vehicular en la ciudad, originada principalmente por el uso masivo automóvil debido a que presenta características

⁴³ THOMPSON, I. y BULL A. Óp. Cit. 109p.

más apetecidas, genera contaminación, gastos de recursos privados y sociales, y pérdida de calidad de vida.

También indican que, comparando el automóvil con los buses del transporte público, “aunque el bus genera más congestión que el automóvil, generalmente transporta más personas. Si el primero lleva 50 pasajeros y el segundo transporta en promedio 1.5 persona, entonces cada ocupante del automóvil produce 11 veces la congestión atribuible a cada pasajero del bus”⁴⁴. Sin embargo, pese a que el sistema de transporte público puede ser más eficiente, en Santiago no fue así porque la implementación del Transantiago trajo más problemas que soluciones. Según López, respecto a este nuevo sistema “lo que tenía que invitar a no bajarse del bus, lo que invito fue a bajarse del bus y ahí explota una gran transferencia a comprarse un auto, las tasas de crédito de autos son muy fáciles, aumento la peatonalización –a veces es más rápido irse caminando que en un auto o en taxi y explota automáticamente las bicicletas”.

Este uso indiscriminado tiene consecuencias en la calidad de vida tales como: contaminación del aire, mayores niveles de ruido, irritabilidad por pérdida de tiempo y estrés. Está claro que existe una estrecha relación entre el uso masivo del automóvil con la calidad de vida ya que “los efectos perjudiciales de la congestión caen sobre todos los habitantes de las urbes, en términos de deterioro de su calidad de vida en distintos aspectos (mayor contaminación acústica y atmosférica, impacto negativo sobre la salud mental, etc.)”⁴⁵. Por otro lado señalan que los afectados no son solo los automovilistas, sino que también los usuarios del transporte público, ya que la congestión demanda más buses y conductores, por lo que los usuarios –mayoritariamente de menores ingresos que los automovilistas- se ven afectados por: aumento del tiempo de viaje e incremento de tarifas.

No obstante, para A. López, “los costos del auto los termina pagando el entorno y no el usuario” y que el espacio utilizado por los automóviles en la vía pública tiene que ver

⁴⁴ Ibíd. p. 112

⁴⁵ Ibíd. p. 118.

con el empoderamiento de la ciudad, puesto que “el conductor que hace eso no está pagando el costo social que le está generando al entorno, que es ocupar la vereda. Es un espacio público que lo está apropiando”.

En términos de impacto ambiental, con la promulgación del Decreto N° 58 de 1998, se ha venido midiendo y registrando la calidad del aire en el territorio nacional, a través de las estaciones de monitoreo con representatividad poblacional, EMRP. Estas estaciones, distribuidas por el país según la concentración de la población (207 en total y 11 en la región metropolitana), en un principio tuvieron un carácter público, sin embargo existen en la actualidad también privadas, en especial en la participación del monitoreo atmosférico relacionado a la actividad minera. Este dato, sumado al hecho de que la normativa de 1998 sólo considera el MP 10 (Material particulado mayor a 2,5 μ y menor a 10 μ) es decir, contaminantes asociados a la quema de leña, al humo, el polvo de tierra, y algunos procesos industriales, que son de mayor tamaño y menor daño que el MP 2,5 (2,5 μ) dan cuenta del poco avance e interés de parte de las autoridades por encargarse de la contaminación atmosférica a nivel país. Recién con las disposiciones en los decretos de 2002 se consideraban los parámetros de contaminación de MP 2,5.

Según el Informe de Estado de Medioambiente de 2011, entregado por el Ministerio del Medio Ambiente, las 10 EMRP públicas de la región metropolitana arrojaron un exceso del límite de la norma para MP 2,5. Así también con respecto a las emisiones de MP 2,5, las fuentes móviles (vehículos motorizados) son responsables del 30% de tales emisiones en la R.M. Las emisiones de NOx en la región metropolitana en el año 2011 fueron cerca de 50.000 toneladas, siendo las fuentes móviles las responsables del 60% de dichas emisiones.

Con esto determinamos el importante papel que juega el uso del automóvil en la contaminación atmosférica de Santiago, en especial de materiales particulados finos muy dañinos para la salud. Contaminantes que por negligencia, desinterés o falta de estructuras

recién en los últimos años se han venido considerando en la medición de la calidad ambiental.

Bull y Thompson señala que uno de los mayores obstáculos guarda relación con la gestión pública respecto a la movilidad urbana. Según los autores “la reacción de las autoridades ha sido parcializada, debido a que, en toda la región latinoamericana, la responsabilidad de la planificación y administración del transporte urbano está fragmentada en una multiplicidad de entes: distintos ministerios nacionales, gobiernos regionales, municipalidades, empresas de trenes suburbanos o de metro, la policía de tránsito, etc. Cada uno hace lo que considera más indicado, sin tomar mucho en cuenta las repercusiones sobre los intereses de las demás instituciones”⁴⁶. Por otro lado, indican que se necesita un esfuerzo multidisciplinario que mire el problema de forma integral y que sea capaz de mejorar la oferta (infraestructuras), y la demanda (gestión de tránsito). Esto requiere un esfuerzo doble, pues no solo se deben ejercer acciones a un nivel superior desde las esferas de poder, sino que también se deben cambiar los hábitos de los ciudadanos, ardua tarea si entendemos esto como un problema cultural.

Además de lo que dicen estos autores sobre el problema de la gestión pública, esto va más allá si entendemos que en Chile no existe una planificación de Estado real. Cada gobierno llega con la intención de hacer un plan, que no se alcanza a desarrollar e implementar, y que finalmente es desechado por el siguiente gobierno. López nos cuenta que “eso está muy de la mano con la lógica neoliberal: que para qué planificar, eso es muy estatal, muy estatista, dejémoselo al mercado y si la demanda dice que vamos por aquí, vamos por ahí”.

Si analizamos el estado actual de la calidad de vida en Santiago, se evidencia que existe una estrecha relación entre el uso masivo del automóvil y esta, puesto que el primero tiene un claro impacto en la CV. La Encuesta Nacional de Calidad de Vida y salud

⁴⁶ Ibid. p. 119-120.

(ENCAVI) 2015-2016⁴⁷ esclarece un panorama referente a la autopercepción de los chilenos en lo referente a calidad de vida, y su evolución en el tiempo. Se contraponen mediciones del año 2000, 2006 y 2015-2016, en los cuales se puede dilucidar un aumento de la calidad de vida en general en la ciudad de Santiago. Sin embargo ciertos datos podrían ser muy reveladores a la hora de considerar como la evolución del diseño urbano.⁴⁸

En el último decenio de años, el mejoramiento material en la vida de los chilenos ha aumentado de manera gradual y constante en varios ámbitos. En la ENCAVI 2015-2016 se señalan los ítems: Privacidad, Dinero, Salud.⁴⁹

Luego, se debe destacar que la encuesta precisa un aumento de la participación de los chilenos en actividades comunales y reuniones de organizaciones sociales de diverso tipo. A la pregunta: “*Participa Ud. Activamente o frecuentemente en reuniones y otras actividades al menos una vez al mes*”, los ítems *club deportivo, centro de padres y apoderados, y “junta de vecinos”*, y “*Agrupaciones artístico-culturales*” demostraron un incremento considerable del 2006 al 2016, en especial los dos últimos. A simple vista, pareciera que los chilenos se han vuelto más conscientes de la comunidad donde viven y de a poco, despertando de la dictadura, han vuelto a surgir espacios como las juntas de vecinos en los barrios, los partidos de fútbol barriales, las agrupaciones de jóvenes, etc.

Finalmente, es importante destacar que en la misma encuesta, en el ámbito “*Presencia de infraestructura y equipamiento*”, se hace clara una carencia cada vez más patente de espacios recreativos y otros fuera de vivienda. Los ítems *áreas verdes, centros comunitarios, pavimentación, servicios básicos de salud, locales comerciales y transporte público* han bajado su porcentaje de presencia o “suficiencia” a la hora de responder la

⁴⁷ MINISTERIO DE SALUD, GOBIERNO DE CHILE. 2017. Encuesta Nacional de Calidad de Vida y Salud ENCAVI. 2015-2016. [en línea] Santiago de Chile. <<http://epi.minsal.cl/encuesta-de-calidad-de-vida-y-salud-encavi-2015-2016/>>. [consulta 10 de mayo de 2017].

⁴⁸ No sólo de la ciudad de Santiago. Consideremos que dicha encuesta se realiza a nivel país y recopila información de todas las regiones administrativas de la nación.

⁴⁹ MINISTERIO DE SALUD, GOBIERNO DE CHILE. Óp. Cit. 8p.

pregunta *¿Qué problemas de infraestructura y equipamiento identifica usted en su barrio o localidad?*⁵⁰.

Con esta información, pareciera que hoy los chilenos, si bien han mejorado sus condiciones de calidad de vida en general, son más conscientes y críticos de las carencias que siempre se han pervivido en este país, pero que por temas de prioridad, no se han visibilizado sino en la actualidad.

En el Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU) en Ciudades Chilenas 2016, promovido por la Cámara Chilena de la Construcción y el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile, se pretende medir “Las condiciones de vida de la población generadas a partir de las actuaciones y dinámicas de transformación del espacio urbano inducidas por actores públicos, privados y la sociedad civil, medidas y comparadas con información estadística provistas por fuentes oficiales públicas y privadas lo más actualizadas posibles”.

La cobertura del ICVU es de 93 comunas de un total de 342 en todo el país, cubriendo el 85% de la población chilena. Según el estudio, los ámbitos que se miden son: a) vivienda y entorno, b) salud y medio ambiente, c) condiciones socioculturales, d) ambiente de negocios, e) condición laboral y f) conectividad y movilidad, dentro de los cuales se agrupan 38 variables. Por motivos de nuestra investigación nos centraremos en el análisis de tres ámbitos del ICVU, a saber: salud y medioambiente, condiciones socioculturales, y conectividad y movilidad (en relación a las comunas que están en el Gran Santiago), ya que sus variables guardan relación con el tema de la investigación⁵¹. El

⁵⁰ *Ibíd.* 16p.

⁵¹ Estas variables son principalmente: porcentaje de participación en organizaciones sociales, frecuencia de uso intensivo (una vez a la semana o más) de parques y plazas, n° accidentes del tránsito por cada 10.000 habitantes 2014, % de encuestados que considera estado de Calles y Avenidas buena y muy buena (Encuesta de Percepción), % de encuestados que considera estado de Veredas buena y muy buena (Encuesta de Percepción), % de encuestados que considera Congestión Vehicular es nada grave o inexistente (Encuesta de

ranking de las comunas está dividido en tres rangos: superior (sobre el promedio nacional más media desviación estándar: mayor a 46,8), promedio (entre el promedio nacional menos media desviación estándar y el promedio nacional más media desviación estándar: entre 46,8 y 37,8) e inferior (bajo el promedio nacional menos media desviación estándar: menor a 37,8).

Respecto a las comunas del Gran Santiago, fueron las del sector oriente las que presentaron un mayor ICVU, observándose una de las mayores desigualdades en calidad de vida urbana por comunas. Solo el 20,5% de las comunas están en el rango superior, mientras que un 43,6 se ubican en el rango inferior. Las comunas del rango superior son: Las Condes, Vitacura, Providencia, Ñuñoa, Lo Barnechea, La Reina, Santiago y Macul; por otro lado, las comunas que pertenecen al rango inferior se ubican mayoritariamente en el sector centro-sur de la capital. Cabe destacar que si se comparan estos resultados con los arrojados en otras zonas del país, la brecha de desigualdad disminuye.

Sobre el ámbito de condiciones socioculturales, el 46,1% de las comunas están en el ámbito inferior. En el ámbito de salud y medioambiente, solo un 27,3% de las comunas se ubican en el rango inferior, agrupándose en la zona centro-norte de la capital. Finalmente, respecto a conectividad y movilidad, un 64,6% de las comunas están en el rango inferior (zona norte-centro-sur principalmente). En definitiva, se puede observar que existe una baja CV en las zonas norte-sur/centro-oeste dependiendo de los ámbitos en los que nos enfoquemos.

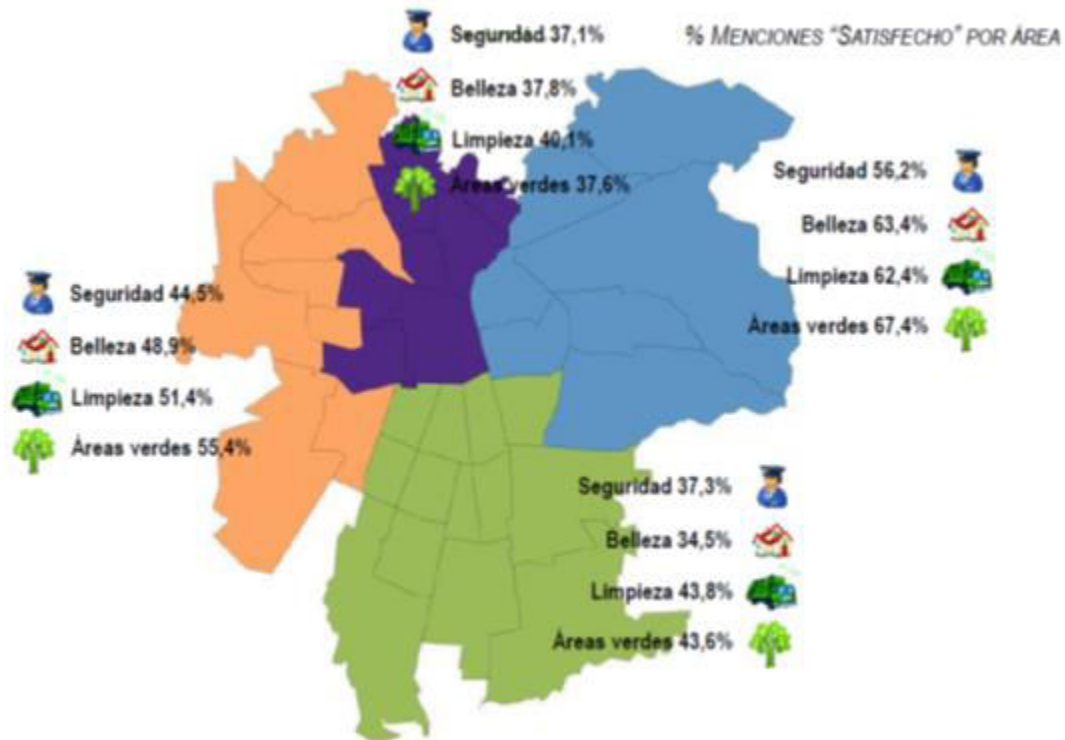
Percepción), % de encuestados con percepción positiva sobre el Ruido (considera nada grave o que no existe) (Encuesta de Percepción).

Por otro lado, existe una “Encuesta de Percepción Ciudadana la Calidad de Vida y Gestión Urbana de Santiago”⁵² realizada por Santiago Cómo Vamos, plataforma de monitoreo que está conformada por 11 organización ciudadanas, entre ellas la Universidad Diego Portales, la ONG Ciudad Viva y la Fundación AVINA Chile. Esta plataforma ciudadana busca mejorar la calidad de vida a través de la evaluación permanente y “promover la participación ciudadana y la transparencia en la toma de decisiones respecto del desarrollo urbano de nuestra capital”. Los encuestados fueron hombres y mujeres mayores de 18 años residentes en toda la Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto, sumando un total de 1.608 personas entrevistadas.

De las preguntas realizadas existen varias que merece la pena revisar. Una de estas es: en una palabra ¿Cómo definiría la ciudad de Santiago? (pregunta abierta) y las respuestas más significativas son *contaminación* con un 11,5% y *congestionado* con un 4%. Luego se hace la misma pregunta excluyendo la palabra *contaminación* y se obtienen tres respuestas significativas: *congestionado* 4,6 %, *grande* 4,3 % y *estresante* 3,9. Podemos ver claramente la imagen que se refleja en los resultados sobre la ciudad, como un espacio grande, con problemas ambientales y viales y que finalmente estresa a la gente.

⁵² SANTIAGO CÓMO VAMOS. 2013. Primera Encuesta Ciudadana 2013: Percepción a la Gestión y Calidad de Vida de Santiago. [En línea]. <http://estudios.anda.cl/recursos/santiago_como_vamos.pdf> [consulta: 4 de mayo 2017].

Luego, se pregunta acerca de la satisfacción el barrio de cada uno en relación a ciertos aspectos:



(Fuente: Santiago Cómo Vamos. “Primera Encuesta Ciudadana 2013: Percepción a la Gestión y Calidad de Vida de Santiago”).

Después se pregunta si Santiago va por muy buen camino, bueno camino, mal camino o muy mal camino y las respuestas se dividen en las mismas zonas de la figura anterior; los porcentajes corresponden a menciones “muy buen camino + buen camino”. Las cifras son: zona poniente 45%, zona centro-norte 49,3%, zona sur 36,4% y zona oriente aparece con un 56,8%. Es evidente entonces que en las zonas con mayor calidad de vida e índice de ingresos, la percepción sobre Santiago es positiva, mientras que en el resto de las zonas –con menor calidad de vida- tienen una percepción media negativa de la ciudad. Estos datos son relevantes si consideramos que la congestión vehicular ya no solo se

manifiesta en comunas de mayores ingresos sino que también en las de menores, es decir, en zonas centro-norte/sur/poniente.

Otras preguntas nos muestran resultados legados al tema del transporte y la vialidad. En primer lugar, se pregunta acerca de la percepción que se tiene respecto al Transantiago. La pregunta es: ¿con qué nota evaluaría este sistema de transporte?, dando como resultado un promedio de 4,05; cabe señalar que un 57,5 % de los encuestados le dio una evaluación negativa (entre 1 y 4). Luego se pregunta cuál sería su transporte ideal y un 42,7 % de los encuestados respondió: automóvil privado (respecto a estas respuestas, el estudio destaca que “En los GSE Bajo y Medio, el porcentaje de elección como sistema de transporte ideal es mayor hacia aquellos que pertenecen al sistema de transporte público (metro, buses y taxi-colectivo) en comparación a la elección del automóvil privado”⁵³). Después se pregunta a los entrevistados: pensando que solo pudiera elegir un problema que pudiera resolver con el pago de ese impuesto ¿qué problema elegiría para solucionar?, y la respuesta con mayor porcentaje fue *infraestructura vial* con un 20,1, seguida de cerca por *falta de áreas verdes* con 19,9% y *transporte público* con 17,5%. Otra pregunta importante fue: de estas actividades ¿cuál cree usted que prioritariamente se deben implementar en su comuna? (reciclaje, fomento de la bicicleta, protección del patrimonio, huertos urbanos y zonas pagas del Transantiago); la actividad de *fomento a la bicicleta* quedó en un segundo lugar con 34,7% (frente al primer lugar: reciclaje 35,6%).

Respecto a la percepción sobre la relación de los entrevistados con la comunidad y barrio en el que viven se pregunta ¿está de acuerdo o en desacuerdo con cada una de estas afirmaciones acerca de su comunidad? (% menciones “de acuerdo”). Las respuestas con mayor porcentaje fueron: *es importante para mí sentir que pertenezco a la* con un 65,5, *la mayoría de la gente de mi barrio son dignos de confianza* con 64,3, *con la gente de mi barrio nos apoyamos mutuamente* con 56,3 y *yo hablo todos los días con mis vecinos* 52,2.

⁵³ Ibíd. p. 21.

Finalmente, esta encuesta nos ha mostrado que existe una imagen negativa de la ciudad a nivel general, que la satisfacción con elementos de sus barrios es mayor en la zona oriente -justamente en la zona en donde hay una percepción que la ciudad va “bien encaminada”-, que existe una mala percepción sobre el transporte público y la infraestructura vial, que cierto sector establece el automóvil privado como su medio de transporte ideal y que, no obstante, se debería fomentar más el uso de la bicicleta. Creemos que este contraste refleja una preferencia por la movilidad motorizada ya que estamos en una ciudad pensada para esto, pero que dados los problemas de movilidad, congestión, contaminación y de transporte público cada vez más evidentes, se desea también fomentar medios de transportes alternativos con el propósito de mejorar la calidad de vida urbana. Por otro lado, se hace patente que la vida en comunidad tiene mucha relevancia, aun cuando el nivel de mala conectividad y enajenación/consumismo es bastante alto.

Al observar la prensa, podemos ver que la calidad de vida de la ciudad de Santiago se establece, no solo como medición objetiva y/o evaluación subjetiva, sino que también en comparación a otras ciudades de la región y del mundo. Según la 19ª versión del Ranking Global de Calidad de Vida Mercer, Santiago de Chile es la tercera ciudad con mejor calidad de vida en Latinoamérica (Montevideo y Buenos Aires ocupan el primer y segundo puesto, respectivamente) y a nivel global ocupa el puesto 95 de las 231 ciudades medidas⁵⁴. También, de acuerdo a la 18ª versión de la Encuesta de Calidad de Vida que realiza la consultora Mercer, Santiago se ubica en el puesto 94 a nivel global y tercero en Sudamérica. El estudio considera 39 factores que incluyen “el entorno político, social y económico, salud, educación, servicios públicos, transporte, vivienda, entre otros. El informe permite a las empresas multinacionales contar con información y recomendaciones sobre las condiciones de las ciudades a las que envían a sus empleados”⁵⁵.

⁵⁴ ALBERTINI, C. 2017. Santiago es la tercera ciudad de América Latina con mejor calidad de vida. [en línea]. Publimetro. <<https://www.publimetro.cl/cl/economia/2017/03/14/santiago-tercera-ciudad-america-latina-mejor-calidad-vida.html>>. [consulta: 6 de mayo de 2017].

⁵⁵ BAEZA, A. Santiago se ubica como la tercera ciudad de mejor calidad en Sudamérica. [en línea]. La Tercera. <<http://www.latercera.com/noticia/santiago-se-ubica-como-la-tercera-ciudad-de-mejor-calidad-en-sudamerica/>> [consulta: 1 de mayo de 2017].

Además, el Índice Cities in Motion realizado por la Universidad de Navarra posiciona a la ciudad de Santiago en el lugar 80 del mundo (de un total de 181 ciudades) y líder en Latinoamérica. Este índice mide las siguientes dimensiones: economía; capital humano; tecnología; medio ambiente; proyección internacional; cohesión social; movilidad y transporte; gobernanza; planificación urbana; y gestión pública. En lo que respecta a nuestra investigación destacamos el ranking específico de Santiago en las siguientes dimensiones: planificación urbana 33, cohesión social 80, medio ambiente 91, movilidad y transporte 106. Finalmente, es preciso destacar el ranking de calidad de vida elaborado por la OCDE de sus países miembros. En él, se miden 10 criterios: *vivienda, ingresos, empleo, comunidad, educación, medio ambiente, compromiso cívico, salud, satisfacción, seguridad y balance vida-trabajo*. Nuestra capital tuvo sus peores evaluaciones en *ingresos y medio ambiente*, quedando como tercer país con peor calidad de vida⁵⁶.

* * * * *

Dicho todo lo anterior, aun es difícil relacionar el consumo masivo del automóvil privado con la calidad de vida en Santiago. Sin embargo, ya tenemos ciertos aspectos bastante claros. En primer lugar, el fenómeno automotriz sí afecta la vida cotidiana de los santiaguinos ya que genera una gran congestión en las vías, de lo cual se derivan problemas como contaminación, ruido, estrés, deficiencias en infraestructura vial, falta de movilidad, entre otras cosas. Todo esto es parte de la vida cotidiana de ciudadanos consumidores (más consumidores que ciudadanos) que se ven en la necesidad de desplazarse.

En segundo lugar, los informes e investigaciones de calidad de vida en Santiago revelan problemas principalmente en vialidad, movilidad, contaminación, congestión y transporte, y que existe una peor calidad de vida en toda la ciudad excluyendo el sector oriente, en el cual hay ingresos mayores y una mejor percepción de la vida urbana.

⁵⁶ VERA, D. 2016. Chile es el tercer país con peor calidad de vida según listado de la OCDE. [en línea]. Biobiochile.cl, 4 de abril de 2016. < <http://www.biobiochile.cl/noticias/2016/04/04/chile-es-el-tercer-pais-con-peor-calidad-de-vida-segun-listado-de-la-ocde.shtm>> [consulta: 27 de abril 2017].

En tercer lugar, el problema de la calidad de vida está influenciado por la perspectiva, el enfoque y la intención de los estudios. A nivel latinoamericano, Santiago de Chile no baja de los puestos más altos, mientras que en comparación a otras regiones del orbe la situación es bastante diferente; países que tienen niveles de vida más elevados en términos objetivos (y que, entre otras cosas, tienen planes de desarrollo urbano y transporte), ocupan los primeros puestos en calidad de vida (Austria, Noruega, Suecia, Nueva Zelanda, etc.). Podemos ver entonces que en aquellas zonas con menores recursos y malas administraciones públicas, la calidad de vida es peor. En Santiago de Chile, la falta de planificación en el desarrollo de la ciudad y control del mercado, el consumismo automotriz –cultural y por necesidad, presente en todas las comunas- y la desigualdad socioeconómica entre sectores de la ciudad, provocan fallas en ámbitos que son tomados en cuenta para elaborar estudios sobre CV (tales como movilidad, transporte, congestión, contaminación, satisfacción con el espacio, etc.). De esta manera, la ciudad motorizada tiene efectos negativos mayoritariamente en determinadas zonas de la ciudad. Los estudios de CV presentados incorporan factores objetivos y subjetivos, no obstante, creemos que el enfoque propuesto por estos guarda relación con una CV instrumental, es decir, tiene una mirada utilitaria y de sofisticación de medios sin observar a los sujetos como entidades políticas engranadas en una sociedad. Así lo demuestra la Encuesta de Calidad de Vida de la consultora Mercer, cuyo propósito al respecto es dar información y recomendaciones a las empresas multinacionales sobre la condición de las ciudades en las que operan.

De esta forma, vemos como existe un sistema urbano, económico y político, que tiene un modelo de CV propio, en el cual se revelan aspiraciones e insatisfacción en relación al sistema dominante. El uso del automóvil influye en este escenario y juega un papel en los distintos ámbitos de la calidad de vida en Santiago. Su uso masivo provoca que el transporte motorizado privado desequilibre el sistema y cree fallas. Por ende, la estructura urbana junto con su modelo de CV entra en crisis y es cuestionada por la sociedad civil.

Para dar por terminado este primer capítulo, es preciso señalar un aspecto de la actual gestión pública en relación a **nuestro** espacio urbano. Dentro de la Política Nacional de Desarrollo Urbano 2013⁵⁷, se especifica dentro de los objetivos y principios del documento, generar las condiciones para una mejor calidad de vida, entendida esta no sólo respecto a la calidad de bienes o condiciones objetivas de servicios, sino en términos subjetivos, asociados a la dimensión humana y relaciones entre las personas, definido según el documento, como “desarrollo sustentable”. Esto, entendido como la posibilidad de desarrollo personal en distintos ámbitos, y sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para ver cumplidas las suyas. Además, dentro de los ámbitos en los que esta Política se desenvuelve, se considera la integración social, entendida esta en la práctica como una mayor y mejor accesibilidad de las comunidades marginadas a los servicios públicos, mejor conectividad interurbana, y mejoras generales a en las normativas de vivienda.

Sin embargo, un punto importante a recalcar en este documento es la política referente a los suelos para la integración social. En el previo ejercicio de promover la accesibilidad de servicios, la conectividad urbana y las condiciones de vivienda, la política nacional de desarrollo urbano establece en resumidas cuentas, la necesidad de generar mecanismos normativos que aseguren la disponibilidad de suelos para viviendas, que propicien la reutilización de suelos denominados “subutilizados” para dicho efecto, y fortalecer los instrumentos de Planificación territorial para que:

“contemplan una permanente disponibilidad de suelo para viviendas de todo tipo y perfil social, tanto en extensión como en densificación.”

Este punto resulta muy significativo para interpretar cuál es el enfoque que dicha política tiene en referencia a planificación urbana y calidad de vida. Si ahora ligamos la

⁵⁷ MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, GOBIERNO DE CHILE. 2013. Política Nacional de Desarrollo Urbano: ciudades sustentables y calidad de vida. [en línea] <<http://www.defendamoslaciudad.cl/index.php/documentos/item/3407-documento-final-pol%C3%ADtica-nacional-de-desarrollo-urbano-pndu>> [consulta: 5 de mayo 2017].

declaratoria con el principio que entenderá el territorio dentro de dicha política, esclarecemos de mejor manera a donde apunta la iniciativa.

“En cuanto al territorio, esta Política considera que este no es un bien cualquiera sino que tiene la cualidad de único e irreplicable, por lo que no resulta apropiado referirse a él exclusivamente en términos de escasez o abundancia. Su utilización, cuando se trata de fijar usos permanentes, debe ser objeto de regulación, bajo el principio del “Bien Común” y el respeto de los derechos individuales.”

Contraste notorio entre los principios de integración y promoción de la calidad de vida y vida comunitaria en las ciudades de nuestro país, de descentralización y cuidado del “bien común” cuando una de sus partes apunta a promover la asignación de espacios como urbanizables de forma permanente y en el futuro. En aras del “desarrollo sustentable”, ya estableciendo que debe promover el desarrollo de los proyectos individuales de las generaciones futuras, se defiende una política de suelos que no calza con la realidad de país, ni mucho menos de la capital. ¿Cómo promover la integración de los ciudadanos marginados al permitir la ejecución de proyectos inmobiliarios tendientes al hacinamiento, falta de privacidad, y alineación entre la población?, ¿Cómo promover la vida comunitaria cuando dicha política de suelos alimenta una vorágine de especulación inmobiliaria, que a la larga reduce los espacios de vida barrial y promueve el aislamiento y la desconfianza?, ¿Cómo generar una mejor conectividad entre dichas poblaciones, en lo sucesivo “reinsertadas” en mega complejos habitacionales, a los servicios y trabajos de la ciudad, si esta crece sin medida de control, y las calles y veredas quedan cada vez más estrechos para la avalancha de automóviles que están rellenoando cada metro pavimentado existente en las ciudades de la nación?, ¿Construyendo más autopistas?, porque es sabido que la proliferación de autopistas, y la consecuente expansión extensiva e intensiva de las ciudades (véase el muy notorio fenómeno de la conurbación Los Angeles-Long Beach-Santa Ana en California), no hace más que cortar la “conectividad” dentro de las comunidades, y dentro de sus miembros.

Es bastante claro que existe una mirada neoliberal respecto al desarrollo espacial urbano, y en directa consecuencia, respecto al encuentro con los otros en la ciudad. Como consumidores, vemos fallas en un sistema que nos condiciona, lo cual merma nuestra calidad de vida ¿pero qué es esta calidad de vida? El consumismo automotriz está afectando la CV en Santiago contribuyendo a un cambio de paradigma en la experiencia urbana y por tanto, contribuye al surgimiento de otras concepciones de CV, sustantivas, que tengan impliquen una visión del ser como un ente social y político. A continuación, analizaremos las acciones de un movimiento social que poco a poco ha estado luchando en este turbulento escenario con el objetivo de cambiarlo: el Movimiento Furiosos Ciclistas.

CAPÍTULO 2

El resurgir del ciclismo urbano y el Movimiento Furiosos Ciclistas

2.1.- Antecedentes del ciclismo urbano a nivel nacional e internacional

Antes de nuestro análisis sobre los Furiosos Ciclistas, debemos hacer referencia a los diversos movimientos sociales que han reivindicado el uso de la bicicleta a nivel mundial, que se han manifestado desde la segunda mitad del siglo pasado, etapa en la cual surgieron movimientos sociales diferentes al movimiento obrero y se produjo una nueva conciencia por los problemas ambientales y la calidad de vida de las personas, sobre todo a nivel urbano. A partir de la década de los 60' y 70', aparecieron las primeras iniciativas sociales que abordaron el tema del ciclismo urbano, dada la importancia que tiene este medio de transporte en términos de calidad de vida.

En los 60', en Holanda un grupo de jóvenes se agruparon en un movimiento llamado "Provos", que impulsó un sistema de bicicletas públicas llamado "White Bikes". Influenciados por los pensamientos de Marcuse, se rebelaban contra el sistema capitalista y su modelo de desarrollo, denunciando el uso del automóvil privado y proponiendo un nuevo modelo de desarrollo urbano. En la década siguiente, en Canadá se formó el movimiento "Monde á bicyclette (MAB)", cuyo objetivo era democratizar el espacio urbano ocupado por los diferentes medios de transporte. En San Francisco, durante la década de los 90', surgió la denominada "Critical Mass" (o masa crítica), nombre dado a grupos de ciclistas que necesitan cruzar los semáforos respetados por los automovilistas y que necesitan juntarse en grupos grandes para lograrlo. Este método se ha masificado por el mundo dando paso a las llamadas cicletadas, de las cuales las más masivas se han realizado en Budapest en donde se ha estimado la participación de 80.000 participantes.⁵⁸

⁵⁸ ÁVALOS C. "et al". 2014. Reivindicación de los movimientos sociales en el contexto socio histórico actual de Chile: los Furiosos salen a la calle. [en línea]. Revista de Estudios Cualitativos USACH, Vol. 1, Número 1. <http://www.rec-usach.cl/ojs/index.php/rec/article/viewFile/17/pdf_16> [consulta: 10 de octubre 2016].

En nuestro país, el ciclismo urbano tardó más en manifestarse, ya que pese a que la formación de los furiosos data de la década de los noventa, la mayoría de las agrupaciones actuales se formaron hace pocos años. El ciclismo urbano en Santiago de Chile tuvo una suerte de auge durante los años 70', cuando la bicicleta se usaba comúnmente como dispositivo para desplazarse hacia el lugar de trabajo y se tenía que pagar una patente para circular. Sin embargo, su uso comenzó a decaer en la década siguiente debido a la transformación del modelo económico imperante por uno nuevo: el neoliberalismo impuesto durante la dictadura. Para Pablo Elisségaray Inostroza, sociólogo de la Universidad de Chile, estos fenómenos están estrechamente ligados; sobre la disminución del uso de este medio de transporte señala que:

“empieza a disminuir a mediados de la década de los 80's en gran medida dado a la introducción de un modelo económico basado en la liberalización de los mercados, en donde se impone una ideología del progreso que va emparentado con el uso del automóvil como símbolo del éxito social. Delegando así a la bicicleta a un segundo plano como un objeto banalizado e infantil, más asociado al juego, al deporte o como un elemento recreacional que como un medio de transporte sustentable”⁵⁹.

Así, con una nueva lógica aspiracional y el posicionamiento del automóvil privado como el medio de transporte predominante, todos los proyectos y la gestión en materia de movilidad urbana se ejecuta en función de poder satisfacer esta nueva oferta y demanda de vehículos motorizados. Como ya se ha señalado en los capítulos anteriores, la nula existencia de políticas públicas que incentivaran un medio de transporte alternativo produjo en la ciudad de Santiago cambios espaciales importantes, lo cual afectó la calidad de vida de los habitantes.

Desde mediados de los 90's, se ha suscitado una preocupación general por el mal estado ambiental de Santiago producido por el aumento de los automóviles, ya sea desde los distintos gobiernos de la concertación o de parte de agrupaciones de corte ambientalista. Como reacción al proceso de contaminación iniciado en la década anterior y al poco

⁵⁹ ELISSEGARAY P. Óp. Cit. 52p.

espacio para el uso de la bicicleta como medio de transporte, se forma el Movimiento Furiosos Ciclistas en el año 1995. La creación de este grupo se inscribe en una reactivación general del uso de la bicicleta en la ciudad, aunque de muy baja intensidad. Sin embargo, el uso de tal medio de transporte ha ido en aumento, sobre todo a partir de los últimos diez años, revelando sus utilidades y diversos obstáculos. Por supuesto, esto ha ido acompañado de políticas públicas que han intentado dar respuestas (hasta el día de hoy insatisfactorias) a este fenómeno, tales como un incremento de las ciclovías existentes en diversas comunas y de la realización de Ciclorecreovías.⁶⁰

Según resultados del estudio Origen-destino 2001- 2012 analizada por el Centro de Estudios Públicos (CEP), entre 2001 y 2012, el uso funcional de la bicicleta en Santiago creció un 105,5%, de 328.979 a 676.007 viajes diarios, o de un 2,1% a un 3,9% del total de viajes diarios registrados en Santiago. Ningún medio de transporte alcanzó a crecer tónto en este período⁶¹.

De acuerdo al Centro de Investigación para la Sustentabilidad de la Universidad Andrés Bello (CIS), en 2013, un 6% de los viajes en Chile se realizaban en bicicleta, y en Santiago, el uso subía a 7%.⁶²

El 2013, la en ese entonces Ministra de Medio Ambiente María Ignacia Benítez declaraba: “Desde el año 2005 a la fecha, el uso de la bicicleta ha ido creciendo a una tasa de 20% por año, lo cual significa que cada un año se está duplicando la demanda.”⁶³

⁶⁰ No se malinterprete con la definición referida a una categoría recreativa y menos utilitaria de ciclovía. El término fue adoptado por una iniciativa privada que busca potenciar el uso de la bicicleta como un evento deportivo, recreativo y cultural que se lleva a cabo en Chile todos los domingos del año, de 9:00 a 14:00hrs. Iniciado el 2006, ya en el 2014se realiza en más de 12 comunas de Santiago: Las Condes, Providencia, Ñuñoa, Quinta Normal, La Florida, Peñalolén, San Joaquín, San Miguel, entre otras. Para más información véase: <http://www.ciclocreovia.cl/>

⁶¹ HERRERA, A. y RAZMILIC, S. 2016. Moverse en Santiago hoy: ¿Qué ha cambiado en los últimos años? [en línea]. Puntos de Referencia, diciembre 2016, N° 449 < https://www.cepchile.cl/cep/site/artic/20161229/asocfile/20161229125447/pder449_srazmilic_21dic2016.pdf> [consulta: 29 de mayo 2017].

⁶² DEL CAMPO, V. 2013. Santiago pedalea: El 7% de los capitalinos se moviliza en bicicleta. [en línea]. Vitrina Ambiental, Centro de Sustentabilidad, Universidad Andrés Bello. < <http://ambiental.unab.cl/2013/05/santiago-pedalea-el-7-de-los-capitalinos-se-moviliza-en-bicicleta/>> [consulta: 28 de mayo 2017].

Finalmente, en Septiembre de 2015, según datos propios, el Movimiento Furiosos Ciclistas afirmaba que en Santiago se contabilizaban cerca de 1.1 millones de viajes en bicicleta al día, consolidándose como ciudad líder en Latinoamérica en uso de la bicicleta.⁶⁴

2.2.- Resultados de las entrevistas

Los testimonios obtenidos mediante las entrevista a los miembros del MFC nos han proporcionado datos y opiniones acerca del movimiento mismo, de tal forma que podemos hacer una historia en la cual analizaremos ciertos aspectos claves –causas, orígenes, dinámica, identidad, relaciones externas, etc.- para entenderlos como movimiento social y su dinámica de acción en función de la movilidad en Santiago y la calidad de vida.

2.2.1.- Causas del origen del MFC: movilidad urbana

En los testimonios recopilados de los miembros del movimiento, podemos constatar que según sus palabras, ha habido un incremento del uso de la bicicleta el cual ha ido de la mano con cambios en la percepción de la gente respecto a las condiciones de la movilidad en la ciudad y respecto a una re-significación de la bicicleta como medio de transporte. Este punto es clave para entender la existencia de este movimiento y el de muchos otros. Uno de los integrantes, Claudio Henríquez nos cuenta que:

“por la contaminación, los tacos, hay más ciclistas ahora. Ahora hay miles. La gente se ha adaptado más a la bici, es más económico... Antes había menos gente que

⁶³ FUNDACIÓN CASA DE LA PAZ. Estudio: Uso de la bicicleta en Santiago aumenta un 20% al año. [en línea]. <<https://acuerdos.cl/noticias/estudio-uso-de-la-bicicleta-en-santiago-aumenta-un-20-al-ano/>> [consulta: 27 de mayo de 2017].

⁶⁴ FERNÁNDEZ, C. 2015. La bicicleta como transporte: Chile es líder en Latinoamérica en su uso cotidiano. [en línea]. Emol, 27 de Septiembre de 2015. <<http://www.emol.com/noticias/Nacional/2015/09/25/751621/La-bicicleta-como-alternativa-al-transporte-convencional.html# =>> [consulta: 28 de mayo 2017].

ocupaba la bici, no era tanto como ahora. Llego más locomoción de auto, mucha venta de auto”.

Según lo señalado, podemos inferir que existe una relación entre la inmensa cantidad de autos que se ha registrado en Santiago y el aumento de los ciclistas, quienes han visto diferentes ventajas en este medio de transporte, entendido como un vehículo que ya no solo sirve como paseo.

Rodrigo Quiroz, vocero del MFC y Andrés Olivares, otro ciclista Furioso, nos cuentan que la gente se ha dado cuenta de los beneficios de la bicicleta como medio de transporte, en tanto que se ha constituido como una alternativa/solución frente al estado actual de la ciudad.

“la gente se está dando cuenta que en bicicleta es todo más cerca, es todo más eficiente, es todo más barato, hay mucha mejor salud” (Rodrigo Quiroz).

Olivares señala:

“yo creo que sí porque la manera en que ellos se están dando cuenta, hay que descongestionar de alguna manera Santiago”

Prisilla Parra, miembro del movimiento, señala que efectivamente existe un aumento del uso de la bicicleta en Santiago:

“En las convocatorias de eventos cada vez llega más gente. Se están activando más vías para ciclista, más recursos y es porque las necesidad es visible. Es tangible. Se ve, se nota.”

Y respecto a los motivos de este aumento, señala:

“Porque la manera en que ellos se están dando cuenta, hay que descongestionar de alguna manera Santiago. No solo parando las cifras de las patentes, también metiendo más bicicletas.”

Manuel Ocares, encargado de las redes sociales de los Furiosos, no sólo apunta al problema vehicular privado, sino que también relaciona este boom de ciclistas con el transporte público.

“Cuando yo me fui el 2008, Santiago estaba recién empezando con el tema del Transantiago, estaban ahí acomodándose y tú veías metiéndonos en el contexto de la bicicleta. Tu veías que había cero bici, o sea los que andábamos en esa época éramos unos locos. Muy poca gente andaba en la bicicleta: el cartero, el pobre y el weón loco. Entonces cuando yo vuelvo por primera vez a Chile me encuentro con este boom de ciclistas, pero boom en mala, ese fue el problema. Porque todos se subían a la bici pero andaban todos como locos”.

Siguiendo la misma línea, Sergio Giacaman, otro integrante de los Furiosos se refiere al aumento de los viajes en bicicleta como el resultado de dos cosas:

“tiene que ver con varias cosas: 1° el fracaso del modelo del transporte público, el Transantiago, fue un gigantesco potenciador del resto del transporte”... “se empezó como a usar más el concepto de la bicicleta como política publicitaria de estándar de vida”... “Hay una suerte de visión positiva de la bicicleta, como un ideario, y una visión súper negativa del ciclista como una realidad práctica, somos el enemigo público del transporte, en general, nos odian los taxistas, los micreros y también los automovilistas y los peatones”.

Considerando estas dos visiones, es posible señalar que: el fracaso del sistema de Transporte público y los problemas que producen la gran cantidad de vehículos particulares, son los factores principales que gatillaron el aumento de viajes en bicicleta en

las calzadas de la ciudad. En segundo lugar, podemos inferir que este incremento no fue algo planeado o resultado de alguna campaña de gobierno que incentivara de la bicicleta, sino que fue una reacción espontánea, y como tal, no ha estado ajena a conflictos, tales como el uso responsable de este medio y la nueva relación establecida entre ciclistas y el resto de los actores de la vía pública. Manuel Ocares sentencia que esto:

“Va por el tema del uso diario, de calidad de vida, para poder moverse mejor y ya se quitó el status de paseo, y se transformó en un vehículo para el uso diario”.

Por otro lado, Priscila Parra (nueva presidenta de MFC) nos dijo que:

“se nota en las calles, se nota en el empoderamiento del ciclista en la calle... Ya no es que la persona ciclista lo sea sólo durante los fines de semana. Yo creo que son los menos. Los que estamos en el activismo nos damos cuenta de que se puede usar la bici más que para ir a trabajar”.

Sin embargo, este *empoderamiento* de los Santiaguinos expresado en un aumento en el uso de la bicicleta pareciera verse reflejado sólo en el minoritario grupo de nuevos ciclistas urbanos. Rodrigo Quiroz señala:

“La verdad es... bueno, además de que somos un país con un sistema neoliberal que hace que la gente y la sociedad misma sean arribistas o desclasados, que genera como que el auto mismo te entrega estatus, cosa que la verdad no es así. Porque en definitiva la educación, la buena educación, los buenos modales no los compras en una automotora ni en un mall.”

La cultura del consumo, la cultura del auto, del Mall, es la que imperaría a los ojos del Movimiento en la sociedad santiaguina. El empoderamiento es insuficiente para Paola Órdenes, encargada de relaciones públicas del movimiento:

“Se le está dando más importancia, pero al nivel de usuario, no de sistema”.

Esto es bastante importante, pues aclara que aún no existe plena conciencia por parte de los nuevos usuarios que el problema de la movilidad urbana (mala calidad de vida por consumismo automotriz e ineficiencia del transporte público) es un asunto estructural. Es una problemática intrínseca a una estructura vial dejada a manos del mercado automotriz, constituyéndose en un sistema de movilidad controlado por particulares, y que la solución debería por tanto atacar al sistema y no sólo a los hábitos de movilidad de cada ciudadano.

Felipe Araos, otro ex integrante del movimiento, se refiere al explosivo aumento del ciclismo urbano como un fenómeno que no ha ido a la par con la infraestructura vial necesaria para soportar tantos nuevos usuarios de la bicicleta. Según sus palabras:

“los cálculos indican que somos el 7% de los transportes que al día se hacen en bicicleta. Eso quiere decir que un millón de viajes diarios, son como quinientas mil personas diarias en Santiago en bicicleta, eso es caleta... Se están haciendo muy pocos kilómetros de ciclovías v/s el incremento que ha tenido la bicicleta, no va de la mano”.

Para él, esto demuestra que las ciclovías no son necesarias y que en cambio, se hace urgente luchar por una nueva educación vial. Como ya hemos señalado, este fenómeno ha estado cargado de problemas, ya sea porque la sociedad chilena no tiene una cultura ciclista y por ende no tiene aún las herramientas para usar la bicicleta de forma más eficiente y segura, ya sea por la relación conflictiva entre los actores de la vía pública o por la falta de infraestructura necesaria para el ciclismo urbano. Sin embargo, la gran cantidad de automóviles, la congestión vehicular, la contaminación, el ruido en las calles, el sedentarismo, el fallido sistema de transporte público y la mala calidad de vida resultante de todo lo anterior, forzaron este boom de los ciclistas. Y no solo los Furiosos han sido parte de este fenómeno, sino que también toda una gama de agrupaciones las cuales han propiciado un nuevo ideario en torno a la bicicleta y, en definitiva, están moldeando una

“cultura del ciclismo urbano” con sus propios códigos, redes y formas de actuar frente a los problemas de Santiago.

2.2.2.- Orígenes del MFC

El MFC se creó en el año 1995 en Santiago de Chile, cuando un grupo de personas decidió hacer una cicletada en el metro Escuela Militar en protesta por un conflicto con el alcalde de la comuna Las Condes. El problema fue que el edil prometió a este grupo de personas construir en la estación de metro un estacionamiento de bicicletas, promesa que no cumplió. La primera cicletada de los Furiosos fue el inicio de este movimiento y constituye también el nacimiento de una tradición emblemática de nuestra ciudad, que cada vez se ha hecho más visible hasta el día de hoy: la cicletada de los primeros martes de cada mes.

Priscila Parra nos dice que:

“unos visionarios locos, que empezaron a empoderar del uso de la bicicleta y le creyeron un personaje público, que es político, quien les dijo que iba a poner unos estacionamientos en escuela militar y no cumplió. Y en modo de protesta empezaron a pedalear desde escuela militar a plaza Italia”.

Hay que destacar que el movimiento dice tener otro origen, mucho más antiguo. Según lo que ellos señalan en su actual página web, los Furiosos nacieron cuando uno de los proclamados inventores de la “máquina de correr” o *dresina* (máquina precursora de la bicicleta) proclamó el nacimiento del movimiento al morir.

“Nacemos el 10 de diciembre de 1851. Aquel día, unos segundos antes de expirar, con los ojos en blanco y una perfecta pronunciación del español, el Barón Karl von Drais

(Q.E.P.D.) dijo: "¡Viva el Movimiento de Furiosos Ciclistas!". Enseguida, paró las chalas falleció)" ^[4].

En la página web del MFC, podemos revisar varios elementos que nos dan a entender sus ideas respecto al ciclismo urbano, sus objetivos, cómo lograrlos, propuestas, algunas cifras respecto a tránsito y su historia. No obstante, ellos declaran que no es un documento definitivo, sino que sólo posibles acciones a modo de ejemplo, una guía que establece sus lineamientos generales y una invitación a las personas para que se unan al movimiento o a cualquier otro que incentive el uso de la bicicleta.

El movimiento, creado en los años noventa, nació con un determinado sentido y una orgánica específica, elementos que constituyen la esencia del movimiento: la reivindicación de la bicicleta como medio de transporte y la libre militancia activa que se manifiesta en la acción de pedalear.

César Garrido, antiguo vocero de los Furiosos y una de las figuras más emblemáticas del movimiento, apuntó que este no solo ayudó a la proliferación de otras agrupaciones de ciclistas en Chile, sino que también en el extranjero.

"los furiosos formamos grupos fuera de Chile. Algunos de nosotros, Nico Bilfe y otra gente, en los 90's fines de los 90's fueron invitados fuera de Chile a la inauguración del movimiento de los furiosos ciclistas de Quito ponte tú".

Garrido concluye que:

"generó un movimiento social en torno a la bicicleta, ya sea a la vera de los furiosos, o fuera de los furiosos, de la mano con los furiosos, o en mala con los furiosos, hizo que los movimientos pro bicicleta creciera".

En relación con grupos ciclistas extranjeros, particularmente de Latinoamérica, las entrevistas aclararon el carácter pionero del MFC y su papel precursor en la formación de movimientos ciclistas en la región. Garrido nos cuenta que:

“En México no había ni un movimiento social con respecto al uso de la bicicleta, y había un par de personajes que participaban en nuestras listas de discusión, Y estaba el Agustín Villegas y otra gente de México, sin tener un movimiento en México. Y era súper divertido, porque ellos participaban de las discusiones en Chile, y contaban sus experiencias en México, y la guesa era, en el año 1997, estaba el boom del Internet, y estaban estos grupos de discusión en donde participaba gente de distintas partes del mundo, y participaban en esta guesa que era biciletudos era la lista, se llamaba Biciletudos. Entonces Agustín y otra gente decidieron formar Bicitecas. A partir de los furiosos Ciclistas.”

2.2.3.- Furiosos y Crítica Mass

Por supuesto, este fenómeno se vio afectado por las circunstancias políticas y materiales de la época, tanto del país como de lo que pasaba en el extranjero con el ciclismo urbano, porque, como ya señalamos, el MFC nació y se ha desarrollado en contacto con otros grupos ciclistas fuera de Chile. Manuel Ocares nos cuenta que el movimiento, y en especial la emblemática cicletada de los primeros martes como actividad identitaria del grupo, tuvo su origen en los sucesos que pasaban en el exterior.

“El concepto de Movimiento de ciclistas furiosos, nace de la masa crítica, este concepto nace en los países de Asia y fue extraído a occidente por unos norteamericanos... es la masa que se mueve sin rumbo por donde sea, entonces las masas críticas de EEUU a diferencia de la chilena, que ha sido por algunas personas muy criticadas, las masas críticas del inicio y de las del día de hoy, son masas críticas donde los ciclistas se han ido contra el tránsito”.

La idea de *critical mass* fue importada en muchos países, incluyendo el nuestro. Aquí, como ya se ha señalado en los capítulos anteriores, desde los años ochenta, Santiago ha estado plagado de vehículos particulares, quienes dominan el espacio público. Por esto, Quiroz nos dice que:

“en ese momento [1995] ya no alegaban contra el enemigo común que en ese entonces era el dictador, sino que alegaban sobre las desigualdades que habían en ese entonces y firmaban como MFC y la verdad es que las demandas por las cuales ellos reclamaban no eran por el uso de la bicicleta sino por las desigualdades... Y así nació también en el MFC, con el concepto mismo de generar conciencia.[...] Y así la gente empezó a cachar y a reconocer que todos los primeros martes de cada mes se juntaban y así empezaron a conocer más gente”.

Ese fue el momento en que la *furia* nació en los corazones de estos ciclistas soñadores, cuando se visibilizaron las injusticias intrínsecas de una estructura urbana pensada para aquellos que tienen el poder económico para costear un automóvil. En el año en que se creó el movimiento, lo que estaba con más fuerza en la mente de los Furiosos eran las desigualdades, reflejados hechos puntuales, como en el problema con el estacionamiento para bicicletas en metro

Garrido nos cuenta que en los orígenes la forma de actuar era violenta y cuyas cicletadas no eran muy populares. En sus palabras:

“Pero si nosotros coleccionábamos espejos de auto. En las cicletadas agarrábamos y rompíamos parabrisas...hee... no... fuimos bien hijos de puta, fuimos bien hijos de puta. O sea, reaccionábamos con violencia al bocinazo o a la puteada. “¡Metete la bicicleta en la raja!”, “¡Qué conchetumadre!” y pá, cagaste con el espejo. Pá, escupo. Gueón, éramos lo peor, y antes de que el gueón tratara de arrancar, porque más lo pateábamos. Entonces

eso de que los Furiosos Ciclistas es el puro nombre porque le ponemos energía a la gueá, mentira”

Luego agrega:

“Ahora “Furiosos” y lo agresivos que éramos no tenía nada que ver, como nombre. Pero sí, las primeras marchas fueron súper rudas, súper rudas. Si de hecho juntábamos espejos, nos robábamos señales de las calles, etc. O sea el que no tuviera un PARE o una señalética en su casa era gueón poh”.

En ese tiempo era difícil que existiera una empatía con los peatones y mucho menos con los automovilistas, con quienes tuvieron varios conflictos. La violencia original del MFC puede ser interpretada como otra forma de expresión, a través de la cual mostraban su furia, personal, hacia el sistema. Esto se ve nutrido por la experiencia individual de cada integrante y de sus subjetividades en relación a su entorno urbano.

Adquiere un propósito diferente, no es la legitimación del uso de la bicicleta como un medio de transporte válido en la calzada, ni se legitima el grupo a través de la búsqueda de políticas públicas en favor del ciclismo urbano. Creemos que puede interpretarse como una autodefinición y una búsqueda por una identidad de grupo, en el que cada uno de los sujetos forma parte de un nuevo entramado cultural propio, nutrido por sus códigos de conducta y significación de lo que para ellos es andar en bicicleta por las calles de la ciudad. Esta búsqueda identitaria adquiere coherencia en la práctica, en el momento en que se concreta la violencia en la calle contra el automovilista y se ven reflejados ahí elementos de una contracultura, subversiva, contra lo que el movimiento ha definido como el Imperio Motorizado Sin Freno (IMOSFRE).

Esto también refleja una relación de este militante pedalero con el establishment, ya que existe un deseo por diferenciarse del resto de la sociedad mediante su propia cultura ciclista y una deslegitimación de las autoridades y del sistema vial en Santiago. Sobre su conformación como grupo, Garrido señala que:

“esta guea de que todos éramos furiosos y que la guea era súper inclusiva, y que no éramos deportistas, y de que tampoco éramos puros estudiantes y tampoco anarquistas, sino que éramos empresarios, de todo en definitiva; hizo que con respecto al movimiento se creara un grupo de identidad, en algún momento fue considerada como tribu urbana”.

A la largo de la historio del MFC, se han producido muchos problemas, desde quiebres al interior de la Asamblea, luchas por el poder dentro del grupo, hasta intervenciones de partidos políticos. Felipe Araos, uno de los miembros que más ha durado -quince años desde el año 1997- se fue por problemas sobre cómo se estaban llevando a cabo las acciones. Nos contó que él, su polola y un amigo decidieron dejar el movimiento porque veían que las decisiones que se tomaban no se estaban respetando y porque estaban cansados de tantas peleas. Nos explica que:

“Habíamos tomado una decisión por votación en la asamblea, estábamos todos decididos y a la asamblea siguiente teníamos que volver a revisar las decisiones, había otra votación, se echaba pa atrás lo que se había decidido antes o simplemente la gente no hacia lo que se había comprometido a hacer”.

Y agrega que el movimiento:

“funciona un tiempo bien, comienzan las discusiones, las diferencias, se va un grupo y sigue otro, se llega casi a la disolución, llega un miembro antiguo y lo retoma, llama a los antiguos compañeros, vuelven a armar el grupo, se une gente nueva”.

Garrido matiza un poco la versión de Araos con respecto a las peleas y los liderazgos:

“La primera etapa de liderazgo, después de los fundadores, fue de la Paulina Godoy. Después estuve yo, después estuvo Felipe Araos, hubo otra gente entre medio, pero ha sido cíclico también, y no ha sido ni con peleas ni con nada, ha sido natural no más”.

Pese a esto, por lo que señala Manuel Ocares, sabemos que han existido conflictos al respecto, concretamente un “sisma” hace pocos años:

“empezó a emerger la figura de una persona y empezó a concentrar demasiado poder... Cuando vino el sisma, esta persona, lo invitamos a que se integrara a este nuevo cambio, dijo que no, no nos pescó, y era casi de la misma generación mía y de las otras personas, y estaba como cerrado y pasamos por encima”.

Como en todo grupo humano, existen luchas y egos que se enfrentan. Sin embargo, en este caso, esto está relacionado con la forma que debería tener la lucha por el ciclismo urbano. Lo interpretamos como un problema netamente político. En primer lugar, hay que señalar que la existencia, la organización del movimiento y la participación es totalmente libre, por no decir informal. Es evidente entonces que el MFC, a lo largo de sus veintidós años, haya experimentado cambios en la lógica del grupo y en sus actividades.

2.2.4.- Cambio en la dinámica del MFC

La historia del movimiento está caracterizada por diversos cambios, como cabe de esperar de una agrupación que ha existido por más de veinte años. Estos cambios tienen relación con la forma de actuar de la agrupación, y por lo tanto, sus objetivos y hasta la esencia del movimiento se ha visto afectada. La contingencia nacional y las luchas internas son los principales factores de cambio del movimiento.

Uno de los cambios más importantes que experimentó el movimiento en el pasado fue su imagen pública. Desde sus orígenes, el Movimiento ha sido percibido negativamente por los santiaguinos, principalmente por el término Furiosos, aún cuando el término no tenga una connotación violenta para el grupo. Pablo Peñaloza, nuevo miembro del grupo responde:

“Partamos con que lo furioso viene de un tema de ímpetu, no de agresividad; por eso es Furiosos Ciclistas y no Ciclistas Furiosos. Hay que hacer ese alcance, somos Furiosos Ciclistas que es un tema solamente de ímpetu.”

Es bastante sabido, por otro lado, que las cicletadas son hoy en día, por lo general, pacíficas, siguen una ruta acordada con las autoridades y los miembros velan por que no se produzcan problemas con peatones o automovilistas; incluso carabineros escoltan las cicletadas. Ha habido por lo tanto, un cambio en la dinámica interna del grupo que lo transformó de ser un grupo auto identitario, más cercano a una tribu urbana, a ser un movimiento social amplio e inclusivo.

El cambio más patente registrado por los Furiosos a lo largo de su Historia como movimiento ocurrió, según Paola Órdenes sólo luego de la cicletada número cien, cuando se da un giro interno de sus lineamientos como movimiento y un cambio en su discurso externo, de la mano con el uso del movimiento de las redes sociales,

Eventualmente este cambio se produjo cuando se dieron cuenta que una cicletada violenta no genera mucha empatía y no ayudaba al empoderamiento de la gente respecto al uso de la bicicleta. César Garrido precisa:

“Dijimos “¡Chucha!, creo que nos sirve mucho más que vengan esos cabros chicos a la cicletada, porque finalmente proyectas otra imagen en la manifestación, a que andemos nosotros viendo quien tiene más espejos guardados en la casa.”

El movimiento, entre 2008 y 2009 cambio de estrategia. Garrido dice que:

“armamos una estrategia, para bajar las revoluciones y la mala onda en las cicletadas, de las reacciones en las cicletadas. Y ahí el movimiento se pegó un crecimiento, porque se nos llenó de cabros chicos. 10, de 40 personas. Eran niños, y los niños además, dijimos “Ya, vamos a poner un par de pailones adelante, y después van a ir los niños en bloque, los niños lideran la cicletada, y la cicletada del primer Martes se hace al ritmo de los niños”. Esa gueá fue un cambio de imagen grosero, los otros también bajaron las revoluciones...”

“Y el movimiento creció, porque además nuestro discurso y nuestra realidad era que no vivíamos agrupados”.

Garrido señala que el movimiento hoy es “parte de” algo cultural. Aclara, que parte de este cambio nace por la esencia pragmática e inclusiva del movimiento.

“¿El Movimiento como se hace? El Movimiento se mueve. Si el próximo año son veganos, posiblemente todos los gueones se hagan veganos. Un par de años éramos como animalistas, llevando a los perros en las cicletadas, todavía hay un gueón que los cuenta.”

Con respecto a esto, vemos que hubo un cambio significativo en el alma del movimiento y en su relación con los otros. Si bien existió una época de contracultura subversiva que pedaleaba contra la corriente, con el giro se le dio hacia un esquema pacífico e inclusivo, el movimiento no solo se masificó, sino que también ayudó a la proliferación de una cultura del ciclista urbano y a la aparición de diversas agrupaciones, como señalaba Manuel Ocares. Por ende, el movimiento dejó de funcionar en pos de una búsqueda identitaria y comenzó a perseguir objetivos mucho más definidos y relacionados a reformar el sistema.

Esta misma autodefinition consolidada de inclusión de sus miembros y el rechazo a métodos violentos de activismo político han quedado plasmadas en las características identitarias del movimiento:

“Había de todo, habían escolares, universitarios y gente que trabajaba, incluso hasta dueñas de casa.”

Responde Rodrigo Quiroz cuando relata su integración al movimiento, hace tres años.

Desde ahí y en lo sucesivo, el movimiento se abriría a la colaboración con diversas causas y con varios grupos sociales. Respecto a las actividades, los Furiosos se organizan varios eventos para generar conciencia y empoderar a la gente para que se suba a la bicicleta y deje el automóvil de lado, además de la cicletada de los primeros martes de cada mes. Paulo Rieloff indica que:

“Tenemos actividades, generalmente se hacen una vez al mes, la jornada mecánica, la cicletada, el bici-desayuno y si uno puede ir participa, apoya con lo que puede. En la jornada de mecánica hacemos un poco de mecánica, aprovechamos de aprender también”.

Claudio Henríquez nos cuenta que:

“ahora estoy haciendo una consulta de bicicletas en Peñalolén, la hará en marzo, para que toda la gente se junte y apoye las bicicletas. Voy a hacer una cicletada para que vaya toda la familia, como un paseo, se hará el 3 de marzo. Esta iniciativa nació por mí”.

Sergio Giacaman explica que las acciones del movimiento van más allá de hacer actividades y que ellos cumplen otra función:

“Principalmente siendo actor de visibilización del problema. Siendo si se puede, una contraparte técnica en la toma de decisiones, siendo un consejero de experiencia en el diseño, siendo la voz de los sin voces en las reuniones de los diferentes Ministerios donde se toman las decisiones”.

Garrido comenta que cuando hacían talleres en poblaciones:

“Nuestro objetivo no era reparar bicicletas, era, mal usando el término, evangelizar”.

Sobre estas jornadas de reparación, Ocares explica que:

“detectamos la necesidad, y quieren que la hagan en tal plaza, ningún problema, siempre queremos impactar los lugares más vulnerables, no tenemos nada en contra de Las Condes, pero entendemos que esa gente tiene el poder económico para reparar su bici”.

En primer lugar, estas declaraciones dejan entrever que el problema del consumismo automotriz y el ciclismo urbano, es a la vez un problema de clases y por tanto, sí se le puede considerar como un tema político. En segundo lugar, la dinámica de acción del MFC, apunta a constituirse como una herramienta para generar conciencia (o evangelizar como dice Garrido) y para crear espacios de aprendizaje, tanto de los Furiosos como de las personas que asisten libremente a sus actividades. En este ámbito, la naturaleza sociabilizante del uso de la bicicleta cobra vital importancia en el establecimiento de lazos entre sujetos que comparten sus experiencias y subjetividades en torno a un tema/problemática común. Giacaman nos explica que:

“tiene que ver con esto de hablar antes que el ejercicio de la bicicleta, termina siendo un ejercicio político y que de alguna forma es un ejercicio sociabilizante”.

Este ejercicio sociabilizante conlleva una naturaleza política, que no es necesariamente partidista, sino que más relacionada a la asociación de un grupo de ciudadanos que ven un problema específico y luchan para darle una solución de acuerdo a sus propios estándares. Esto se produce bajo un contexto de dominación en el cual los ciclistas (y lo peatones) están por debajo de los automovilistas, aquellos con la capacidad económica para tener un auto y quienes también están apoyados por una ciudad hecha a su medida, mediante el mercado automotriz.

El ejercicio sociabilizante no se agota entre los Furiosos, sino que va más allá, conectando al movimiento con otros sectores, sean peatones, automovilistas, otras agrupaciones de ciclistas o autoridades.

Actualmente existe una agrupación llamada Peatones Furiosos, cuyo nombre evidentemente fue sacado de los ciclistas, pero que al igual que estos, refleja su enojo por la injusticia en el uso del espacio público. Los peatones son quienes tienen menos espacio, las calzadas muchas veces se ensanchan dejando veredas de menos de un metro para que circulen las personas, las cuales tienen postes y semáforos; por no decir que estos duran muy poco en ciertas calles. Además, los peatones han visto cómo los ciclistas de los últimos tiempos han “invadido” las veredas, ya sea por miedo a andar por la calzada o porque a veces es más cómodo transitar en ciertos tramos de la vereda. La relación que existe entre Peatones Furiosos y el MFC es bastante buena, pese a lo que normalmente se cree por una supuesta rivalidad. Según Priscilla Parra:

“Peatones furiosos, yo creo que son más furiosos que los ciclistas furiosos, están más enojados con la cuestión, y lamentablemente encasillan al ciclista en general, nosotros defendemos el uso del yo soy furiosa, porque soy activista”.

Quiroz señala que:

“la verdad es que tenemos bastante buena onda porque lo que ellos reclaman es algo, o sea, nos gustaría que reclamaran por muchas más cosas”... “El peatón es el que tiene menos espacio en la ciudad y al que más espacio se le quita para ensanchar las calles”.

Ocares indica que:

“Con esa agrupación nosotros no tenemos ningún problema, al contrario, luchamos unidos por el tema de la mayor educación del ciclista para que se baje de la vereda”.

Por otro lado, Felipe Araos dice que:

“a Peatones Furiosos no los paso, no... son... es que como están partiendo también, tienen una mirada súper segada: “somos peatones, pero lo único que queremos que no hayan ciclistas de vereda””.

Estas declaraciones nos llevan a inferir que: a) existe una empatía de parte de los ciclistas hacia los peatones, en tanto que comprenden que el problema de movilidad urbana nos afecta a todos, b) Peatones Furiosos aún tiene una mirada un poco más estrecha acerca de cuál es el problema (para ellos solo son los ciclistas “de vereda”) y que no entienden que ellos son perjudicados de muchas otras formas en el espacio urbano, y c) que la furia de cada grupo es distinta, ya que los peatones están realmente enojados y los ciclistas están furiosos en un sentido distinto, más relacionado al ímpetu por luchar contra las desigualdades y por su militancia activa pedaleando.

Los Furiosos se han organizado para pedalear en diversas instancias solidarizando con causas que no tiene que ver necesariamente con el ciclismo urbano. Sergio Giacaman aclara:

“Lo que hemos hecho siempre es como tratar de aportar desde nuestra forma de visibilidad, entonces, vamos a hacer talleres a los colegios, universidades en toma, talleres colaborativos, charlas, a las tomas, realizamos cicletadas por la educación, organizamos cicletadas por No + AFP”

Al respecto, Rodrigo Quiroz dice que:

“somos parte del colectivo Muévete Santiago que agrupa distintas organizaciones cleteras de la Región Metropolitana”...

“Hemos tenido contacto y cercanía con la CONFECH, con la CONES. La última vez que hicimos una cicletada con la CONES... la verdad es que a nosotros lo que nos une

son las desigualdades que a ellos los atacan, que en definitiva son las misma desigualdades que vivimos nosotros a diario en las calles”.

Felipe Araos apunta que:

“con los automovilistas no hay onda porque la lucha va contra eso, el automovilista que lucha por los derechos del automovilista es absolutamente contrario al ciclista que lucha por los derechos del ciclista”.

Y añade:

“es que cada agrupación también es bien sectaria sobre todo, es difícil abrirse tanto”.

Como resultado de la acción sociabilizante, el movimiento genera esta empatía hacia el resto de la sociedad, entendiendo que ya no son solo un grupo con cultura propia, sino que un conjunto de ciudadanos que coexisten en el mismo espacio urbano y que por tanto, se ven afectados por las mismas desigualdades del sistema neoliberal.

“cualquier forma de apoyar una mejora en la educación, una mejora en la salud, una mejora en lo que sea, que sea una mejora realmente para la gente y no como las que se hacen ahora, creo que es beneficioso” (Paulo Rieloff).

En relación a otros grupos ciclistas, Manuel Ocares nos dijo:

“una cosa que quería dejar en claro, casi todas las organizaciones de ciclistas, han nacido gracias a furiosos, es como la alma mater: Arriba ‘e la Chancha, Viva la Bici, Ma-Cleta, Happy Ciclista, todos basándose en furiosos, es la alma mater, no es que queramos colgarnos de los logros de ellos, bienvenido. La ideología de ellos viene de la ideología de los furiosos, indirectamente son como logros de nosotros”.

No es de extrañar por lo tanto, que la organización interna del movimiento es bastante simple y abierta. En primer lugar, según Quiroz, cualquier persona que tenga las ganas de ayudar a conseguir los objetivos de los furiosos es bienvenida. A rasgos generales, las personas que constituyen el movimiento están agrupadas en un Asamblea, en la cual se discuten los temas importantes (eventos que se harán, relaciones con otros grupos, nuevas ideas, etc.) y las decisiones se llevan a cabo mediante una votación. Las personas que entran al movimiento no pueden ser parte de la Asamblea de inmediato, quedando como voluntarios durante tres meses. Si los “asambleístas” ven que es un sujeto comprometido, con buenos aportes, consecuente, etc., votan y deciden si es que puede o no integrarse a la Asamblea.

Existe un Mesa Coordinadora constituida por Rodrigo Quiroz, Manuel Ocares, Paola Órdenes, Pablo Peñaloza, Patricia Araya, Priscilla Parra y Ricardo Rosales. La Asamblea Activa está conformada por Jesús A. González, Paulina Herrera, Renzo Moyano, Andrés Olivares, Sergio Giacaman, Francisco Cerda y Raúl[5]. Actualmente, solo catorce personas son los integrantes oficiales del MFC, sin contar a los voluntarios. Es un grupo bastante reducido, sobre todo si vemos que en las cicletadas se congregan miles de personas.

La comunicación entre los integrantes se realiza a través de redes sociales, medios de comunicación muy útiles en tanto que son instantáneos y puesto que según Quiroz, ellos ven el tiempo como un bien muy escaso. Sobre la carga que supone ser parte del movimiento dice que:

“Es bien complejo sobre todo para los que ya tenemos familia y tenemos menos tiempo, y la verdad es que por eso además uso la bicicleta, porque valoramos y vemos el tiempo como un bien muy escaso. En bicicleta podemos llegar antes a cualquier lado”.

Quizás por este cambio en el interior del MFC, éste se ha masificado no sólo en la ciudad de Santiago. En el 2012, Garrido, cuando era vocero de los furiosos, habla sobre esto en una entrevista para el diario El Rancahuaso. Frente a la pregunta sobre la existencia

de otros grupos como el suyo en regiones y si hay actitud de proponer el tema del ciclismo en otras comunas, más allá de Santiago, responde:

*“Sí, hay muchos grupos regionales. Cada cual con su política de trabajo y demandas particulares. El Movimiento Furiosos Ciclistas tiene adherentes y agrupaciones en Valparaíso, Viña, Quilpué, Antofagasta, Copiapó, Concepción, etc.”*⁶⁵

Estas políticas de trabajo y demandas particulares de cada grupo en diversos espacios, se justifica por el tipo de militancia que tiene el movimiento, esto es: la militancia activa y consecuente que se hace patente en la acción misma de pedalear, y por tanto, es un grupo disuelto. Cuando nosotros conversamos con Garrido, nos ilustra un poco más acerca de los grupos regionales y comunales, y su relación con el movimiento representado por la Asamblea del MFC.

“Y por eso los Furiosos además tienen grupos regionales y son todos autónomos”... “teníamos grupos comunales, autónomos, o sea, Furiosos Maipú en Maipú! ¿Cachai? Y si los gueones quieren vender papas fritas con la marca furiosos, o sea lo pueden hacer, pero no pueden lucrar con el logo ni nada, ¿Cachai?, como concepto. Si lo llegan a hacer, puta, nos pegaremos, nos enojaremos, pero la gente nos entendía, y nos entendía así durante 20 años, o más, ¿Cachai? Los de Valparaíso, los de Quilpué, los de Rancagua, gueón, habían furiosos en todas las regiones. Y acá en Santiago había de Ñuñoa, de Maipú, furiosos de Gran Avenida, todos autónomos. Cada uno hacía sus propias actividades”.

⁶⁵ ALSINA, J. 2012. Furiosos Ciclistas: "La ciudadanía avanza a una velocidad que la autoridad no logra digerir". [en línea]. El Rancahuaso, 25 de Agosto, 2012. <<http://www.elrancahuaso.cl/noticia/deporte/furiosos-ciclistas-la-ciudadania-avanza-una-velocidad-que-la-autoridad-no-logra-dige>> [consulta: 1 de junio 2017].

2.2.5.- Problemas actuales

En los últimos años, como consecuencia de los nuevos rumbos que ha tomado el MFC, su relación con *la política* es más compleja, puesto que las acciones llevadas a cabo (promoción de educación vial, intermodalidad, mejor movilidad, etc.) han significado un acercamiento hacia las autoridades políticas de turno. Este giro es bastante significativo para el análisis, ya que contrasta con los inicios de los furiosos.

En primer lugar, los lazos que se tienen con carabineros y con gente de los distintos gobiernos han cambiado la forma en que actúa el movimiento y ha generado tensiones en lo que se define como el espíritu mismo del MFC. Claudio Henríquez, al ser consultado por cómo son las relaciones que establece el movimiento con otros sectores, nos habla del lazo con la institución policial.

“nos han aportado tránsito, nos han ayudado en rescate, llaman ambulancias por algún accidente, han sido un buen apoyo, o si llevan detenidos cuando se ponen atrevidos”.

Esto rompe totalmente con el espíritu subversivo anti sistémico de los inicios de los Furiosos, cuando aún rompían vidrios de automóviles y señaléticas. Manuel Ocares nos comenta que algunas veces el tema político se ha instalado dentro de su organización y que incluso hubo alguien que quiso que los integrantes llenaran fichas con sus datos para vendérselas a la base de datos de la Democracia Cristiana. El señala tajantemente que:

“No somos partidistas, no somos políticos. Por eso hemos durado tantos años”.

Y que:

“el gobierno tiene nuestros datos y se comunican con nosotros cuando quieran, nosotros no vamos a pedirles reuniones, ellos se tienen que acercar si necesitan de nuestra

ayuda, igual tenemos nuestras fuentes de información, si es que nos conviene tratar un tema, vamos, independiente si no nos invitaron”

Garrido nos explica que:

“en la práctica, nos hemos mantenido lo más al margen que hemos podido de... puta, de gobiernos específicos, de discusiones politiqueras específicas... la DC tenía un par de gueones metidos en la dinámica de los Furiosos, porque nosotros teníamos asambleas abiertas, y ahora la Revolución Democrática, o Izquierda no sé qué, también. Pero en la práctica son las mismas escuelas, y tienen, salvo algunos liderazgos puntuales, las máquinas de abajo son las mismas que los partidos antiguos: intervenir los movimientos desde abajo para cooptar gueones”.

Evidentemente, cuando el MFC comienza a implicarse en otros asuntos, a solidarizar con otros sectores y otras luchas, necesariamente las dinámicas de acción y las propuestas se alteran. Ese es el inevitable resultado de la sociabilización y de pedalear por algo que va más allá de un acto recreacional.

En suma, es importante destacar que el movimiento en sí rechaza la sobre ideologización y su orgánica se basa en la máxima funcionalidad para sus propósitos. Como único organismo interno consolidado se encuentra la asamblea general, en donde se discuten todos los temas del movimiento, y donde el carácter resolutivo es democrático.

Siguiendo con el tema de la naturaleza del MFC, es interesante abordar su condición política, o más bien, cómo ellos se perciben políticamente. Sobre el funcionamiento histórico del MFC, Paola Órdenes y Felipe Araos coinciden en el siguiente punto:

“no tenemos personalidad jurídica y tampoco queremos tenerla, no nos interesa. Y lo otro es que somos totalmente independientes y no lucramos” (Paola Órdenes).

“eso ha funcionado históricamente sin personalidad jurídica, sin necesidad de un documento que nos avale, las autoridades nos llamaban igual para validar proyectos”.
(Felipe Araos).

Pese a esta postura, que ha durado por veinte años, en el 2016 se le dio un giro drástico al movimiento en términos de identidad. Ahora tienen personalidad jurídica. Priscila Parra, presidenta del movimiento -cargo creado para adquirir este estatus- sentenció:

“Está recién esto de las bases jurídicas para la personalidad jurídica”.

En conversaciones off the record, algunos miembros vigentes del grupo nos aclararon que la configuración de esta personalidad jurídica respondió a un problema puntual. Durante la fractura del movimiento hace dos años, una importante minoría se fue del mismo, y se temió desde la directiva que se pudiese ocupar el nombre del movimiento por parte de este grupo de díscolos. La constitución de una personalidad jurídica responde entonces a mantener el nombre del grupo y no desmembrar el movimiento ciclista en general, en el supuesto que ello se aúna en torno a los Furiosos.

Las relaciones con partidos políticos siempre han sido azarosas. El carácter pragmático del movimiento ha hecho que su relación con los partidos políticos valla del trabajo “colaborativo” a la indiferencia absoluta a propuestas de asociación, dependiendo del momento y la necesidad del movimiento. Destaquemos que la actitud del movimiento no es de rechazo directo a algún partido político o posicionamiento político en particular. El mismo movimiento se denomina “apolítico” precisamente por auto considerarse ajeno a la política partidista. Ha habido algunos roces, ya se vio con los problemas que han tenido con la Democracia Cristiana, pero también con la Intendencia. Quiroz nos contó que:

“desde que el gobierno de turno quiso intervenir los movimientos sociales, la forma de introducirse con nosotros fue declarando la cicletada como patrimonio de la

ciudadanía. Eso significó que todos los meses tenemos que enviarles la ruta un par de semanas antes”.

Se evidencia entonces que la relación que se establece entre MFC y autoridades tiene sus beneficios para los Furiosos, pero con condiciones. El nuevo halo de patrimonio ciudadano inevitablemente populariza el MFC y éste recibe ayuda de parte de carabineros para coordinar el buen funcionamiento de la cicletada. Por otro lado, la principal actividad de los ciclistas queda sujeta a la aprobación del intendente Orrego. Frente a este tema, Araos señala que:

“no sé si la solución está en la calle, pero hay que meterse en la política, yo creo que ahí está... lo hemos hablado con varios ciclistas y amigos y es como... los cambios ya no van desde la calle, hay que seguir el curso que es política: ser concejal, meterse por ahí, agarrar un CORE, agarrar un intendente y desde ahí se empiezan a hacer los cambios, desde abajo no, desde la calle no. O sea, hay que hacerlo, mover a la gente, despertar conciencia, pero el cambio viene desde arriba”.

En contraposición a esta vía, César Garrido, quien fue excluido de la asamblea junto a otros Furiosos y a quien se le notificó después que él ya no era parte del movimiento, se opone totalmente a este giro. Según él la personalidad jurídica:

“atenta contra la esencia más básica de la definición del movimiento de los Furiosos ciclistas”.

“Para nosotros la autoridad no es autoridad, para nosotros las estructuras son las que terminan delimitando...y bueno ahí lo que pasa es que ha habido un montón de gueas de intereses personales que un par de gueones, que hacen que sean capaces de transar una guea tan esencial como el espíritu del movimiento”.

“no puedes armar una gueah a tu medida poh, que es lo que hicieron estos dos, Manuel con Rodrigo, ¿cachai? ¿Pero qué paso con los otros diez que estábamos en la asamblea? Se nos informó que habíamos renunciado voluntariamente”... “¿Pero de donde nos echaron?, ¿De dónde nos echaron, si no existimos?”.

Cabe recordar que según lo que proclama el movimiento, estos nacen disueltos y la militancia solo se hace pedaleando. Quien decide entonces si uno es Furiosos o no, si es que se está realmente comprometido con la causa. La militancia y la esencia misma del movimiento son libres y variables, y de hecho, lo que ha permitido que se produzca este cambio es el marco conceptual original del MFC. Garrido se hace la pregunta ¿el movimiento cómo se hace? Y responde: el movimiento se mueve y finaliza diciendo que la esencia misma del MFC es pedalear porque sí.

Esta naturaleza variable provoca que los objetivos, causas y discursos también cambien a través del tiempo. Inicialmente los Furiosos pedían ciclovías y con el paso de los años fueron definiendo otros objetivos más específicos y de acuerdo a las necesidades del movimiento. Ahora piden fomentar la educación vial en los colegios, sin embargo como es un proceso lento la formación de “ciudadanos integrales” como dice Quiroz, que sepan circular por el entramado urbano con responsabilidad, ahora piden la reducción de la velocidad máxima permitida a los vehículos motorizados, de 60 km/h a 50 km/h.

La comunión con otros actores y grupos sociales refleja este carácter a la vez pragmático e inclusivo del movimiento. Por un lado, ellos mismos no temen decirlo, muchas de sus actividades, recursos y expresiones frente a la comunidad en general tienen el propósito de *evangelizar* a la población respecto de su visión del uso de la bicicleta. Por otro, las relaciones con otros grupos de ciclistas, con otros grupos ciudadanos, con carabineros de Chile resultan, en términos generales, armónicas y cordiales. El interés del movimiento por un fin inclusivo, pacífico, no conflictivo si se quiere, responden a este carácter.

Finalmente, se explica que el carácter de “apolítico” definido por el mismo movimiento, que en esencia no deja de ser político, ha permitido una democratización de sus instancias resolutorias, de sus espacios de discusión, y por lo tanto, un continuo flujo de

elementos integrantes de su directiva. El movimiento en sí ha sido varios movimientos a lo largo del tiempo, y así también, de él han surgido voces disidentes que han formado nuevos movimientos ciclistas. En todo caso, el carácter de “sectario” con que algunos miembros categorizan a otros movimientos ciclistas no responde más que a la característica condición de atomización que acompaña todo movimiento social que busca constituirse como verdaderamente democrático.

* * * * *

Ya hemos señalado que el consumismo automotriz es un fenómeno nacido de una concepción de CV material en la cual los bienes de consumo llevan al éxito, pero que los problemas que conlleva su uso masivo la merman y por ende cuestiona su vigencia. De esta forma, surgen nuevas nociones de CV para entender lo que es el *bienestar*, asociadas muchas veces a la vida sana, al deporte, a la preocupación ambiental y hace algún tiempo, al ciclismo.

Por eso, y después del análisis de las dinámicas de acción del MFC, es preciso señalar en primer lugar, cómo el uso de este medio de transporte puede mejorar la CV en relación a la situación actual de Santiago, y en segundo lugar, precisar el rol que juega el movimiento en esta problemática.

P. Elissegaray hace un recuento de los beneficios que trae el uso de la bicicleta, tanto a nivel individual como social, considerando también los factores condicionantes para el uso de este medio de transporte. Para cada uno de los ciudadanos la bicicleta influye en los siguientes factores: valor del vehículo, aumento de movilidad, rapidez, menor peligrosidad sobre terceros y mejora de la salud; y para el conjunto de la sociedad, es importante en relación a: economía energética, conservación del medio ambiente y ocupación del espacio. Los factores condicionantes a nivel individual son: orografía, clima, riesgo, capacidad de carga y peligro de robo; y de aquellos que se derivan del desarrollo urbano de la ciudad en cuestión son: estructura urbana, modelo de transporte, gestión del tráfico y factores culturales. Elissegaray deja claro que nuestra ciudad tiene una condición geofísica inmejorable para el uso de la bicicleta, ya sea por el buen clima, una topografía

relativamente plana o porque las estaciones de metro están más o menos cerca de los punto de origen/destino⁶⁶. Sin embargo, son las condicionantes estructurales son los elementos más conflictivos: visión cultural negativa del uso de la bicicleta y sistema urbano.

El uso masivo del automóvil privado tiene consecuencias evidentes en la CV: congestión vehicular, contaminación del aire, mayores niveles de ruido, irritabilidad por pérdida de tiempo, sedentarismo, enajenación y estrés, en una ciudad que ya no da abasto. Además, si entendemos que no solo es un problema cultural, sino que también demanda políticas públicas ambientales y urbanísticas, el esfuerzo por cambiar el modelo de movilidad y por ende, los hábitos de cada sujeto, es enorme.

Queda claro que dada la situación de Santiago en términos de CV, asociados directamente a la movilidad, medio ambiente y estrés, este medio de transporte ofrece una buena oportunidad para las personas para tener un mejor nivel de bienestar. Por el contrario, supone una amenaza al sistema económico y político dominante puesto que se opone directamente a la industria automotriz y emplaza al Estado a hacerse cargo de un problema que nos afecta a todos en nuestra cotidianeidad. Esta demanda por una mejor calidad de vida, lucha que sigue el movimiento, tendría sentido en este caso, porque la situación política actual ha dado el espacio para generar demandas que se inscriben fuera de las tradicionales reivindicaciones de los movimientos sociales:

“Únicamente con la crisis del Estado de clase, Estado del bienestar, es posible la emergencia al espacio público de otras lógicas sociales que funcionan en los márgenes o al margen de la identidad de clase”.⁶⁷

Por otro lado, nosotros como consumidores vemos fallas en un sistema que nos condiciona y que impacta negativamente en nuestro bienestar ¿pero qué entendemos por esto? El consumismo automotriz está afectando la CV en Santiago contribuyendo a un cambio de paradigma en la experiencia urbana y por tanto, contribuye al surgimiento de

⁶⁶ ELISSEGARAY, P. Op. Cit. 22-23pp.

⁶⁷ TEJERINA, B. 2005. Movimientos sociales, espacio público y ciudadanía: Los caminos de la utopía. [en línea]. Revista Crítica de Ciências Sociais, Octubre 2005, 72 <<http://www.ces.uc.pt/publicacoes/rccs/artigos/72/RCCS72-067-098-Benjamin%20Tejerina.pdf>> [consulta: 4 de junio de 2017].

otras concepciones de CV, sustantivas, que tengan impliquen una visión del ser como un ente social y político.

¿Pero qué se ha pensado históricamente de la bicicleta?, ¿qué imaginarios se esconden acerca de sus usuarios y tras su uso como medio de transporte regular? La bicicleta tiene un doble significado: por un lado forma parte de los símbolos que caracterizan la modernidad y sofisticación urbana, mientras que por otro, se asocia fuertemente a la pobreza. Luego de la Segunda Guerra Mundial, el auge económico de EE.UU. y Europa Occidental se tradujo en un aumento de ingresos, y como consecuencia, de bienes de consumo, incluyendo al automóvil como símbolo de bienestar. Así, hasta los años setenta, la bicicleta quedó en segundo plano y relegado a los sectores económicos más bajos o como medio de entretenimiento. Dos hechos le devolvieron su antiguo prestigio: la crisis petrolera de 1973 y la respuesta de gobiernos y grupos ecologistas ante los problemas ambientales ocasionados por el automóvil.

P. San Martín, apunta que en nuestro país la bicicleta *“resurge en los sectores sociales que trabajan conscientemente el mejoramiento de la calidad de vida urbana y al mismo tiempo resiste como recurso de movilidad económica, pese a la escasez generalizada de facilidades que existe en los espacios urbanos de uso público”*⁶⁸. Resiste porque la relación entre pobreza y ciclismo urbano estriba en la necesidad de contar con alternativas de movilidad de bajo costo en los sectores socioeconómicos de más bajos ingresos. Y resurge en sectores sociales de mayores ingresos, que integran la bicicleta como elemento clave en las demandas ambientalistas bajándose de sus automóviles; es claramente otro perfil de usuario.

San Martín lo describe con un ejemplo: *“En el diario El Mercurio (26 de agosto de 2012 A16 y A17) se destaca, en sus páginas sociales, fotografías de 30 jóvenes profesionales que viajan en bicicleta a sus trabajos, en oficinas del barrio El Golf. Sus motivaciones son evitar tacos, combatir sedentarismo, ahorrar, descontaminar y descargar el estrés. Están bien equipados, en vestuario y accesorios y cuentan con tenidas formales*

⁶⁸ SAN MARTÍN, P. 2013. Uso de la bicicleta en ciudades intermedias de Chile central: Un modo de resistencia en la movilidad urbana. Tesis para optar al grado de Magíster en Desarrollo Urbano. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. 50p.

*en las oficinas*⁶⁹. Y luego dice que es este tipo de ciclista urbano el que importa ideas modernizadoras y posicionan el tema en la agenda de políticas públicas de movilidad y urbanismo. Finalmente, argumenta que al promover una idea moderna y sofisticada de vivir y moverse en la ciudad *“es un elemento clave para promover el uso de la bicicleta en los sectores medios y fidelizar el uso en los sectores de menos ingresos al desligarse la imagen de su uso como un recurso forzoso de los sectores más pobres de la sociedad”*⁷⁰.

Con este resurgir y, por cierto, re significación de la bicicleta se manifiestan en una urbe como la nuestra, es evidente que surjan conflictos y formas de afrontarlos. Creemos que el fenómeno del ciclismo urbano se presenta de dos formas: a) como demanda de un sujeto consumidor con conciencia ecológica individual y b) como reivindicación de personas asociadas que ven las contradicciones inherentes del problema y proponen o exigen soluciones a nivel estructural.

Aquellos que componen el primer grupo son estos usuarios oficinistas, sofisticados y con bicicleta de último modelo; por supuesto merecen el mérito de promover con su imagen el ciclismo urbano, pero no es suficiente. Iniciativas individuales de consumidores con ingresos más elevados que el resto, no ofrecen soluciones reales a aquellos usan la bicicleta como medio de transporte más económico. No se generan propuestas que apunten a cambiar el estado actual urbano, ni mucho menos a promover una CV basada en la integridad de los sujetos como entes sociales; en cambio, son parte de esa otra CV sustentada en la adquisición de bienes de consumo como herramienta de estatus social.

No sucede lo mismo con el Movimiento Furiosos Ciclistas, quienes pertenecen al segundo grupo y que reivindican el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano legítimo, atacando las fallas del sistema de transporte, las insuficiencias de las políticas públicas y la industria automotriz y petrolera. A través de la asociación, la sociabilización entre ellos y con el contexto social, y la crítica al estatus quo, promueven cambios a nivel macro por el bienestar de las personas. Se deja de lado la asociación bicicleta/pobreza y el perfil de ciclista sofisticado, y se promueve, como ellos dicen, un ciclista integral, informado y como un actor más del espacio público. Esto conlleva que se sustituya el sujeto

⁶⁹ *Ibíd.* 57p.

⁷⁰ *Ibíd.* 58p.

consumidor e individualista por ciudadanos y ciudadanas que viven y comparten la ciudad, políticamente activos y socialmente constituidos.

Esta transformación cultural es la base para cambiar lo que hasta ahora hemos entendido por bienestar y CV. Lo más importante ya no sería la adquisición material, sino que más bien un estándar de vida pleno y comunitario. Afectan la CV pedaleando juntos, haciendo talleres de reparación de bicicletas para todos, yendo a otros espacios a pronunciar su discurso y dejar una invitación abierta al pedaleo urbano, exigiendo a las autoridades soluciones de fondo para el conjunto de la sociedad; todo lo hacen en conjunto, como una *critical mass*.

El MFC es un Movimiento Social Ciudadano que funciona bajo nuevas lógicas de acción y dinámicas asociativas. Es un movimiento nuevo y particular, ya que nació disuelto y su militancia es libre, consecuente y basada en el mismo hecho de pedalear, por lo que la forma de asociatividad no es la misma que los otros movimientos sociales anteriores. Y aunque su organización haya sido testigo de cambios internos, siempre ha seguido el mismo rumbo. Es nuevo también porque su demanda es diferente a lo que normalmente se lucha – la educación, la vivienda, la salud, etc.-, y porque, como resultado de lo anterior, evidencian nuevas formas de hacer política basadas en la oportunidad política.

La coherencia del movimiento tendría sentido porque, según Melucci: *“Los individuos crean un “nosotros” colectivo (más o menos estable e integrado de acuerdo con el tipo de acción), compartiendo y laboriosamente ajustando por lo menos tres calases de orientaciones: aquellas relacionadas con los fines de la acción (el sentido que tiene la acción para el actor); aquellas vinculadas con los medios (las posibilidades y límites de la acción) y, finalmente aquellas referidas a las relaciones con el ambiente (el campo en el que tiene lugar la acción)... Las funciones de liderazgo y las formas organizativas representan intentos de dar un orden más duradero y predecible a esas definiciones”*.⁷¹

Siguiendo los postulados de Melucci, el Movimiento de Furiosos Ciclistas ha sobrevivido todo este tiempo porque, si bien han sido numerosos los ajustes de los tres aspectos mencionados, la identidad del movimiento nunca se ha perdido.

⁷¹ MELUCCI, A. 1999. Teoría de la acción colectiva. En: Acción colectiva, vida cotidiana y democracia. El Colegio de México, pp. 25-54.

CAPÍTULO 3

Proyecciones del ciclismo urbano y el Movimiento Furiosos Ciclistas

3.1.- Cambios en Santiago: movilidad y calidad de vida

Del análisis de las entrevistas, sumado a los datos recolectados previamente, podemos deducir que una de las victorias que el Movimiento de Furiosos Ciclistas ha tenido, en mayor o menor medida, y en concordancia con otros factores externos, ha sido el aumento del uso de la bicicleta.

Manuel Ocares explica el fenómeno:

“La bicicleta está instaurada como medio de transporte, ya no solamente de paseo, ahora una persona puede tener dos bicis, una de paseo y la otra para ir a trabajar. Y ¿Por qué ha aumentado?, porque la gente se ha dado cuenta que es un medio de transporte real para moverse por Santiago”

Pablo Peñaloza añade:

“La gente pasa tantas horas a la semana arriba de un auto que está empezando a hacerle el quite, están empezando a aumentar las restricciones, porque si no tienes plata para renovarlo por uno más nuevo que no contamine, ahora van a empezar a poner restricciones vehiculares para los vehículos aunque sean catalíticos, pero que sean anterior al año 2012 si no me equivoco. Entonces le están poniendo más restricción y la gente se está empezando a dar cuenta, está empezando a despertar”

Esta consideración se hace patente en los hechos, al considerar el número de ciclistas frecuentes en ascenso, el aumento de ciclovías, y más mediáticamente, en el aumento de la masa crítica participante de las cicletadas del primer martes de cada mes por Plaza Italia. Si a esto, le sumamos el hecho de que la misma autoridad lo declara, resulta innegable que el fenómeno del ciclismo en Santiago va en ascenso.

El aumento de la bicicleta tiene como causas factores económicos y espaciales que están haciendo de Santiago una ciudad inviable para perpetuar el modelo de transporte actual.

“Me agrada mucho ver más bicicletas en la calle, pero a la misma vez me preocupa ver el mal uso de la bicicleta, o sea, hubo un crecimiento explosivo sobre todo en los últimos cuatro o cinco años, que yo creo también pasa por un tema económico. La gente hoy día no tiene las lucas para poder costear un pasaje de micro en la mañana, un pasaje de micro en la tarde.” (Pablo Peñaloza)

Si en algo ha influido el movimiento en este repunte del uso de la bicicleta ha sido en visibilizar esta alternativa y aunar esfuerzos para potenciarla. El espacio en donde mejor se refleja esto es la marcha del primer martes de cada mes.

Paola Ordenes explica el poder de atracción del movimiento reflejado en las marchas:

Paola: *“Pero eso hace que la gente se sienta considerada “oye pasaron por aquí” y no deja de ser, porque el mínimo que se hace son cinco mil personas las que me acompañan y ahora que empieza el calor subimos a ocho mil, nueve mil.*

Entrevistadores: la última fue genial en todo caso, quince mil.

Paola: *sí, hay una grabación de un dron, es que esta espectacular. Entonces tú ves que la cuncuna roja por atrás y blanca por delante no termina nunca, y banderas entonces esto es tan emocionante. Esta incluso publicado en la página, se subió, si ustedes lo buscan con paciencia por lo menos dos meses atrás, hacía mucho frío y recorrimos muchas calles, entonces el poder que tiene el movimiento de verdad que es fuerte.”*

Como segundo logro, podemos mencionar cómo el Movimiento ha influido en proyectos públicos para determinar un estándar en la implementación de ciclo vías y estacionamientos para bicicletas. Esto producto de las gestiones y conversaciones que sus principales representantes han tenido en el último tiempo con autoridades públicas.

Debemos precisar que actualmente, el objetivo principal del movimiento es colaborar en educación vial, pero en un período previo se logró trabajar con autoridades en pos de ganar más pistas de ciclovías en las calles.

“las ciclovías, antes se hacían por cualquier parte y era un tema político, partidista o pagar favores electorales, pero por el tema de la estándar se instauró la ciclovía gracias a nosotros y a otras agrupaciones, pero fuimos nosotros de decir los metros de ancho, etc. El tema de los estacionamientos en la comuna de Santiago, Providencia [...] son ciertos logros que hemos hecho” (M. Ocares)

Como tercer logro, está la posibilidad de implementar en los colegios proyectos de educación vial, para que de forma responsable los ciudadanos se movilicen por el entramado urbano.

Pablo Peñaloza explica:

“Estamos empezando a involucrar a niños pequeños, desde edad preescolar, de educación básica, de educación media, educación superior. Nosotros entregamos talleres de forma gratuita para colegios, centro de alumnos, universidades; en el fondo para que podamos compartir y transmitir esta enseñanza a ellos para tener mejores ciclistas dentro de la ciudad.”

Es necesario recalcar en relación a los dos últimos puntos que, si bien han habido avances en ambas materias, y el movimiento ha tenido influencias en las mismas, los resultados muchas veces (el mismo movimiento lo ha insistido) no han sido los esperados. Las decisiones y gestiones de proyectos públicos están sujetas a las influencias de sectores ajenos al movimiento, y por ende, si bien el ejercicio propositivo y de concientización que lleva a cabo el movimiento alcanza ciertos resultados, en las medidas concretas que el gobierno ha adoptado, el proceso muchas veces se ha truncado o cambia de dirección. De esto se hablará en el apartado siguiente.

En definitiva, el uso de la bicicleta ha aumentado sostenidamente a través de los años, se han construido más ciclovías, estacionamientos, y han surgido proyectos

educativos relacionados a la educación vial. Todos estos puntos de avance en tema de vialidad urbana pueden ser considerados como logros del movimiento pues, existe sin duda una influencia que el movimiento y otros movimientos ciclistas han tenido en visibilizar los problemas y potenciar estos cambios.

Existe otro espacio en el cual el movimiento ha influido, en conjunción con otros movimientos ciclistas, y movimientos sociales en general, y que se relaciona con generar una mayor concientización respecto del rol que los ciudadanos debieran tener en relación a su ciudad. Podríamos decir que existe un mayor empoderamiento en el uso de la bicicleta, a consecuencia del cual, cada vez más santiaguinos utilizan las vías públicas de una manera más amigable y armónica consigo mismos y con los demás. Existe una mayor utilización de los espacios urbanos para habitarlos en una lógica más inclusiva e integral entre los santiaguinos y Santiago, relacionada con una perspectiva de calidad de vida sustantiva . Muchos grupos sociales, y muchos movimientos están hoy en día exponiendo reivindicaciones que a comienzos del siglo XXI no se hallaban en la palestra, y este fenómeno tiene que ver con una mayor concientización, o un mayor empoderamiento de los ciudadanos en la búsqueda de una sociedad más democrática. El MFC ha jugado un papel no menor en este proceso, porque las marchas, los talleres en la calle, las charlas en colegios y otras instituciones, y sus alianzas esporádicas con otros grupos (sean movimientos, partidos, instituciones y privados) responden a esta búsqueda.

3.2.- Obstáculos para el ciclismo urbano en Santiago

Una vez señalados los principales cambios que ya se empiezan vislumbrar en la ciudad de Santiago -relacionados a la movilidad urbana, la calidad de vida y el rol que en aquello cumple el MFC-, analizaremos los obstáculos –de diversa índole- que interfieren en las metas del movimiento. Creemos que estos son, principalmente:

A) Contexto político económico neoliberal e IMOSFRE

Como ya se ha señalado anteriormente en el capítulo primero de la investigación, existe todo un modelo político y económico –incluso cultural- en Chile que estructura nuestra sociedad y nuestro quehacer cotidiano. Santiago ha sido reconfigurado en función del uso del automóvil privado, y hay que recalcar que esta reconfiguración ha quedado en manos del libre mercado, es decir, es un proceso totalmente desregulado y dejado a cargo del empresariado.

Es evidente entonces que el ciclismo urbano y el Movimiento Furiosos Ciclistas, con su discurso y lo que representan (un cambio en la movilidad de los ciudadanos y en la forma de vivir la ciudad con el otro), crean un conflicto de interés, pues constituyen una amenaza a un entramado de relaciones políticas y económicas a gran escala. El uso masivo del automóvil en las ciudades esta sustentado por una gran industria automotriz y por las grandes empresas petroleras, aliadas con la clase política chilena en una relación indecente, que no vela por el bien común de los y las trabajadoras del país que usan la bicicleta a diario.

La bicicleta, medio de transporte que usa la energía humana para moverse, rompe con este esquema y sin embargo, aún está lejos de posicionarse como el medio de transporte urbano predominante. Al respecto, Paola Órdenes señala que:

“hay un tema político, netamente político, nosotros no podemos avanzar porque lo que aporta la bicicleta ha... como... impuesto, la verdad es que es nulo”.

Mientras que Pablo Peñaloza deja bien clara las fuerzas que sustentan el automóvil privado:

“ellos tienen detrás el apoyo de la industria automotriz que los avala ¿Por qué? porque la industria automotriz, detrás de eso trae las grandes compañías petroleras que son las que venden la bencina, que les interesa que la ciudad esté hecha para los autos y que se gaste harta bencina...”

Y continúa:

“...aquí hay favores políticos, hay pagas’ de mano o vueltas de mano –como les quieran llamar-, con gobiernos de turno, no solamente a temas presidenciales, sino a que a gobiernos comunales, regionales. Hay que... lamentablemente se priorizan los favores políticos antes de las necesidades de la gente”.

Finalmente, Patricia Araya remata diciendo que:

“todo lo que va asociado a la industria automotriz, los permisos de circulación, las comunas ganan, la gasolina, las comunas ganan, tienes un montón por donde sacar una tajadita, con respecto a la movilización de la industria automotriz, la bicicleta no contamina, ¿pero qué más?, ¿qué gana el gobierno de turno con eso?. Nada. Entonces ¿dónde ponemos las fichas mejor?, en hacer grandes carreteras”.

De las declaraciones expuestas, está claro que existe una visión común acerca del primer y más grande obstáculo para el ciclismo urbano. Este tiene que ver directamente con el modelo económico neoliberal impuesto en la época de la dictadura. Esto nos lleva a considerar el siguiente obstáculo, más específico, y que tiene que ver con la voluntad política.

B) Falta de planificación y políticas públicas

La supremacía del libre mercado ha dejado al Estado chileno al margen de toda planificación y proyecto país real –ya sea en términos económicos, educacionales, urbanos, salud, etc.-. Y específicamente, debido a la relación entre conglomerado empresarial y clase política chilena, la planificación urbana actualmente no existe y, por ende, todas las políticas públicas referentes a la movilidad dentro de la ciudad de Santiago no tienen ninguna coherencia entre ellas, siendo totalmente ineficaces y trabas para la causa de los Furiosos.

En concordancia con lo ya planteado, el futuro del ciclismo urbano no es muy prometedor. Según Paola Órdenes:

“estamos en pañales en realidad, porque se les está dando poco énfasis a la necesidad de la movilidad en bicicleta. Si bien es cierto el aumento ha sido bastante importante en porcentaje, yo creo que falta credibilidad de parte del gobierno de turno”.

Por otro lado, Ocares nos dice que:

“...lo que han hecho los gobiernos hasta ahora son soluciones parches, que aún no le toman el peso, por ejemplo ¿cuántas calles asfaltadas nuevas hay, versus cuántas señaléticas que indican que va a pasar un ciclista hay?, la diferencia es enorme”.

Durante el período de Carolina Tohá como alcaldesa de la comuna de Santiago, se elaboró un Plan Integral de Movilidad que, entre otras cosas, promovía (aunque de forma limitada) el ciclismo y contemplaba un proyecto de talleres de educación vial en colegios municipales. Sin embargo, pese a que este plan fue una innovación, fue desechado con la nueva administración del alcalde Alessandri. Priscilla Parra comentó:

“Las políticas públicas, ahora mismo supe que la Carolina Tohá, no me voy a referir a su tiempo de alcaldesa, pero si tenía un proyecto vial, viable, valga la redundancia, en la organización de los ciclistas de Santiago, de hecho empoderó al respeto al ciclista dentro de la comuna. Teniendo un programa de vialidad bastante básico, ¿qué hace este alcalde, en vez de abrir la hoja de este proyecto?, lo cerró por completo por ser de la administración anterior”.

Cuando el alcalde Alessandri asumió la alcaldía, los Furiosos le hicieron una invitación a trabajar en materia de movilidad y ciclismo urbano, ante la cual nunca recibieron respuesta. Pese a la existencia del Plan Integral de Movilidad, Pablo Peñaloza declara que:

“efectivamente no hay un plan concreto de planificación o si hay, está mal hecho” y que *“lo primero que opino yo es que la persona que lo diseñó salga de atrás del*

escritorio donde está sentado –en una municipalidad, en intendencia- y salga a la calle a andar en bicicleta para que vea cuales son las reales necesidades”.

El diseño e implementación de ciclovías ha ido en aumento, aunque de forma desastrosa. Cualquier persona que transite por las ciclovías de Santiago se puede dar cuenta de las graves falencias de este tipo de iniciativas.

Patricia Araya nos cuenta que:

“la verdad es que las ciclovías de hoy no están diseñadas para que el ciclista se mueva por Santiago”... “¿Son soluciones medias parches? sí, se crearon más ciclovías, yo creo que todavía no cumplen con las condiciones que debería tener realmente una ciclovía, para que el ciclista ande tranquilo si anda en una ciclovía”.

Ha quedado de manifiesto que la iniciativa gubernamental y comunal es casi nula y que cuando se lleva a cabo, solo se hace de forma parcial, sin concordancia con otras políticas públicas. No es posible visualizar en el mapa de la ciudad de Santiago una red de ciclovías conectadas de una comuna a otra, que permitan a los ciclistas transitar por la ciudad de manera más o menos eficiente.

C) Educación vial: tarea pendiente

Siguiendo con el tema de la insuficiencia planificación en materia urbana y ciclismo, es importante recalcar la educación vial como uno de los puntos por lo que el movimiento más lucha y a la vez, como algo casi totalmente fuera de las políticas públicas. Existen muy pocos proyectos sobre el tema, pero nada concreto y mucho menos a nivel nacional. Para Patricia Araya, la educación es un tema clave, dadas las necesidades de la ciudad en materia de movilidad y la poca importancia del ciclismo; ella declara que:

“Hay mucha educación que a los niños no se les da. Y no se les da desde sus padres, porque ellos tampoco lo tuvieron, ni tampoco en los colegio, creo que hay muy pocos colegios con esa educación”.

Y esta observación es bastante certera, en tanto que nosotros como investigadores sabemos por experiencia propia que no existe una educación vial formalizada; todo se aprende en la calle. En relación al Plan Integral de Movilidad de la comuna de Santiago, Miguel Olivares –coordinador de movilidad urbana de dicha comuna- nos contó acerca de lo que este plan contemplaba en términos educativos y de las trabas que han surgido por motivo de su posible implementación.

“nosotros lo planteamos, y se trabajó obviamente primero, con la Católica, lo vio luego Educleta, hoy día está siguiendo Educleta con el programa, es una muy buena iniciativa. Pero lamentablemente, ellos, de todos los colegios que esperábamos trabajar, trabajaron con 3 o 4 colegios”.

Pero, señala dificultades producidas, especialmente con la Dirección de Educación de la municipalidad de Santiago:

“ellos como que son súper cuadrados con el aspecto de la educación, y son súper reglamentados, y los presupuestos están dados. Hoy día estamos viendo la posibilidad de obtener financiamiento externo. Ahí estamos trabajando con el Banco Interamericano de Desarrollo”, y que “creo que esto es un proceso, no es sencillo que un municipio nomás lo tenga, tiene que ser desde el Ministerio de Educación, y que exista ya como un programa, tener bicicletas, que sea como un taller electivo en el colegio”.

D) Problemas propios del ciclismo urbano y el MFC

En este complejo contexto ciudadano, el MFC tiene trabas para llevar a cabo sus objetivos no solo por la mala gestión del Estado y por la supremacía del automóvil, sino que existen problemas propios del ciclismo urbano (y que en verdad se manifiestan en todos los actores de la vía pública) y dentro del movimiento.

Uno de los principales problemas a nivel ciudadano es la ignorancia respecto al tema que tratamos, lo cual se deriva en parte de la cultura individualista y automovilística que te impide socializar con los otros. Sergio Giacaman indica que:

“La ignorancia y es tan transversal, es tan castraste, que hay gente que ni siquiera se da el tiempo para entender lo que estoy diciendo, hay gente que dice que mueran todos los ciclistas, porque me molestan... ignorancia”.

Y esto no es lo único que mencionan los Furiosos. Paola Órdenes apunta que:

“existe el miedo, porque no hay respeto tanto peatón/ciclista/vehículo”.

Por otro lado, vemos que el MFC no está exento de problemas, como es normal en todo grupo humano. Un movimiento que lleva más de veinte años, que ha cambiado durante ese tiempo –tanto sus integrantes como sus objetivos-, revela problemas, o más bien elementos cambiantes, en sus métodos. Uno de los ex miembros del movimiento, Felipe Araos, nos habló acerca de la comunicación de ellos con el resto de los ciudadanos:

“hay difusión, pero no de la forma correcta”.

Y que, según él, uno de los mayores obstáculos son:

“los mismos ciclistas, los ciclistas novatos, a los que no les importa nada, los ciclistas que no leen y que no se informan”.

Vemos que, tanto el miedo, la ignorancia y la falta de comunicación, son elementos importantes a la hora de establecer cuáles son los impedimentos que tiene el ciclismo urbano en Santiago. Además, la transmisión del discurso del movimiento tiene un problema relacionado a la factibilidad percibida por los otros, de su propuesta en el contexto santiaguino. Patricia Araya comenta que, según su opinión personal:

“me cuesta como parte del movimiento incentivar a la gente que ande en bicicleta cuando en realidad no están las condiciones para que alguien que se va al trabajo en la micro, se le haga más fácil irse en bicicleta, tú le puedes decir que vas contento, que puedes sentir el aire, puedes percibir mejor los aromas, pero puchas al lado tuyo, muchas

veces llevas una micro pegada, y que al más mínimo descuido tuyo, puede significar un accidente que puedes lamentar”.

La dinámica de acción del movimiento ha estado principalmente enfocada a establecer lazos entre los ciclistas y entre éstos con el resto de la sociedad capitalina. Respecto a este enfoque, Ariel López comenta que:

“Si bien estamos en el discurso muy social, como muy de la invitación a la responsabilidad colectiva y muy hippie, nos falta usar herramientas de sistema, de la ley, del modelo, contra sí mismo, y con eso potenciar nuestro plan o nuestra visión de cómo debería ser la ciudad”.

Empero, como ya se ha señalado en el capítulo anterior, últimamente el movimiento ha ido cambiando su actuar, moviendo su foco de atención a las políticas públicas. Y aquí es cuando surge una nueva problemática, a saber: la relación del MFC con la clase política chilena. Si bien es cierto que el movimiento tiene un carácter político, todos los miembros han señalado enfáticamente que no se abanderan con ningún partido político y que sus opiniones personales al respecto quedan fuera. Sin embargo, esta postura es bastante compleja, sobre todo si tomamos en cuenta la influencia que tienen los Furiosos en la movilidad urbana.

Pablo Peñaloza explica que:

“lo difícil es poder mantenerse en una línea apolítica. Si bien nosotros hacemos política ya al estar en la calle llevando nuestras demandas, hay gente que ha querido tener un aprovechamiento político de esto, ya sea candidatos”.

Pese a esta dificultad, los furiosos nos han manifestado que quieren participar en la toma de decisiones –ya sea desde el gobierno, intendencia o desde las comunas-, para generar cambios desde arriba.

3.3.- Proyecciones y desafíos

Finalmente, caracterizadas la situación actual y los obstáculos para el ciclismo urbano en Santiago que conlleva, creemos que es posible hacer una proyección de este contexto y del movimiento. Esto, por supuesto, no tiene como intención predecir el futuro sino más bien plasmar la visión de los Furiosos Ciclistas acerca de lo que podría pasar más adelante dada la situación actual, lo cual permite tomar una línea de acción o hacer propuestas.

En primer lugar, los ciclistas hablan de sus proyecciones acerca del contexto de Santiago, principalmente en términos de uso del automóvil y bicicleta, y luego de la educación vial por la que ellos luchan actualmente. Podemos destacar que existen visiones opuestas entre algunos miembros y ex miembros del MFC. Al respecto, Pablo Peñaloza hace su proyección declarando que

“la ciudad en algún minuto va a colapsar y no van a caber más autos en Santiago. Sí, a lo mejor va a incrementar el parque automotriz, pero va a llegar un momento en el que se va a estancar o tendrá que disminuir”.

En base a esto, él cree que la bicicleta se posiciona como la mejor solución a la movilidad urbana en el futuro, entendiendo también que no todos pueden usar la bicicleta de forma cotidiana para desplazarse por Santiago (niños, tercera edad, personas con movilidad reducida, etc.). No obstante:

“sí va a servir para complementar el sistema de transporte en Santiago. Y además para tener una ciudad que sea un poco más saludable y un poco más alegre”.

Sergio Giacaman, nos dice que se puede modificar la estructura vial de tal manera que la ciudad comience a adecuarse al ritmo de todas las personas; peatones, ciclistas, transporte público, y en último lugar, el vehículo particular. Por eso, propone que una de tantas opciones sería:

“El paradigma sería 4 pistas: los que van más despacio, que usen la 1, los que van más rápido la 2, las que van a ir como el transporte público la 3, y los que quieren ir mucho más rápido, que usen la 4. Esta es una opción”.

Felipe Araos discrepa con esta visión de los acontecimientos. Según él, el contexto urbano actual seguirá un curso más negativo de los hechos. Señala que el aumento de los ciclistas no seguirá aumentado, pues las condiciones de infraestructura actuales no lo permiten. En cambio, él sentencia que:

“La cantidad de autos va a seguir aumentando, los tacos seguirán aumentando y se van a seguir construyendo más ciclovías”.

Y sobre la calidad de vida:

“va a seguir igual, empeorando por lo menos, en cinco años mas no habrá ningún cambio. Es que mientras no haya un cambio real desde arriba, desde la presidencia hacia abajo, de que este la orden de hacer un cambio en el modelo económico, si al final eso, cómo hacemos el cambio del modelo económico”.

Si entendemos que el modelo económico actual es lo que mueve al sistema educativo chileno, nos podemos dar cuenta que cambios desde lo más alto son bastante significativos. Sin embargo, es tremendamente difícil lograr un cambio en la educación chilena y en este país –ya lo hemos visto en los últimos años-, y más aún si ese cambio tiene que ver con el ciclismo urbano. Es lamentable admitir que este tema es uno de los más insignificantes para la clase política chilena y para buena parte de los chilenos.

“yo creo que aquí todo tiene que partir desde la educación. Hoy día yo no puedo explicarle por ejemplo... un ejemplo concreto, a don Andrés Zaldívar, senador de la república, decirle: “venga, súbase a una bicicleta para que vea cuales son mis reales necesidades” ¿Por qué? porque a él a estas alturas no le interesa. Pero sí yo hoy día tomo un... a ver, nuestro proyecto ciclista es a muy largo plazo, o sea, nosotros no queremos una solución de hoy a mañana, queremos que esto se desarrolle. Necesitamos cosas

urgentes, cosas mediano plazo y cosas a muy largo plazo, por vuelvo a insistir que el tema es la educación”. (Pablo Peñaloza)

Sobre esta educación, Araos dice:

“yo creo que en unos cuatro años más ya debiese estar más o menos implementándose –o sea, el siguiente gobierno- el tema de educación vial en los colegios. Esa es la proyección”.

Y referente al mismo tema, cuando hablamos con Miguel Olivares sobre el Plan Integral de Movilidad de la comuna de Santiago, pone como ejemplo varios países del mundo (no dice cuales, pero probablemente se refiera a Holanda, Dinamarca u otros de Europa) y nos dijo que estos:

“desde los jardines comienzan con el proceso de aprendizaje de la bicicleta, entonces durante todo el período de educación hay un curso, formación, entonces esperamos llegar a eso, no como comuna de Santiago, sino como Región Metropolitana en algún momento, o nacional”

* * * * *

Si los ciclistas proyectan el escenario actual de esta forma, también nos dicen elementos importantes acerca de su organización como tal. Como hemos visto, durante su historia el MFC ha cambiado, tanto en sus objetivos como en sus dinámicas de acción, lo cual ha ido modificando su identidad como movimiento social. Si bien, Peñaloza nos ha dicho, como muchos otros, que están dispuestos a colaborar con autoridades, no deja de ser un elemento interesante para nuestro análisis. Nos cuenta que están bien posicionados, sobre todo en lo que respecta a redes sociales en donde están siempre dispuestos a ayudar y atender a las dudas de la gente; también están dispuestos a trabajar con instituciones educativas y con políticos.

“a nosotros nos gustaría ser mucho más participativos, tratamos de participar de las actividades de intendencia cuando hay reuniones sobre planificación, pero también el peso que tenemos los ciclistas no es el que debiera tener en esta ciudad, porque si no nos organizamos y aglomeramos para ser un puro colectivo -por cada organización que son cerca o más del 70 por ciento aquí en Santiago-, nos va a costar mucho”.

Paola Órdenes refuerza esta idea indicando:

“Uno dice futuro, puede estar muy lejano como puede ser mañana, en la medida que nosotros como movimiento hacemos presión. Cada vez haya más actividades respecto de lo que realmente necesitamos, yo creo que eso, las organizaciones se van a aunar más”.

Por otro lado, Patricia Araya nos habló sobre las proyecciones futuras del movimiento y también de los procesos por los que el MFC está pasando. Su testimonio es clave para proyectar el actuar de los furiosos en relación al escenario actual de Santiago en términos de movilidad.

Según nos cuenta, el MFC:

“está en un proceso de renovación, y este año ingresó mucha gente nueva. Han cambiado un poco los objetivos, o se está trabajando de una forma distinta”

Y que:

“esos objetivos han estado en una etapa de trabajo para poder transmitirlo a la gente, al ciclista, a los automovilistas, a las autoridades, ser críticos con las autoridades. Entonces sí, puede ser una autocrítica que el mensaje no es muy claro, pero la verdad como diría la Presidenta estamos trabajando para eso”.

Además de hacer una autocrítica referente a la comunicación de sus mensajes (lo cual nos recuerdo la opinión de Araos respecto al tema), Araya también se refiere a la relación con las autoridades y sobre la identidad que tiene el movimiento.

“en algún momento dijimos “nosotros somos sociales netamente, no queremos politizar el movimiento, de que no haya en el fondo una línea política”, pero es necesario tener esta mirada, esta visión, más política, porque nos dimos cuenta que a los que hay que, no atacar sino muchas veces estar ahí, como hinchándolos, es justamente a la clase política”.

Y sobre las próximas elecciones nos explica que:

“el MFC viene con una línea pensada en atacar positivamente el tema, no en mala onda, al gobierno que se plante en los 4 años que siguen, y en la línea que venga”.

También nos cuenta que el movimiento tiene la intención de llegar a los medios televisivos, a la prensa y potenciarse aún más en las redes sociales. esto va de la mano con el fortalecimiento de redes, elemento indispensable para cualquier movimiento social, pues sin la transimicion de su discurso o el mismo hecho de compartir saberes y experiencias, deja de ser un movimiento.

“estar constantemente armando alianzas con distintas organizaciones de distintos ámbitos para el fin común digamos que es el tema de la movilidad”... “Entonces la idea nuestra es apuntar a proyectos que podamos desarrollarlos y podamos presentarlos y en realidad pedir que sean revisados por lo menos, en la autoridad local de una comuna, o si nos vamos más grande adonde sea en realidad”.

Finalmente, Araya declara que el movimiento va bien encaminado, en tanto que apunta a establecer una lazo con autoridades políticas que les permitan desarrollar proyectos públicos en materia de movilidad urbana y que, mediante lo cual, puedan alcanzar su objetivo. El escenario ideal sería que el ciclista pueda sentirse seguro y moverse con tranquilidad en una ciudad en donde la bicicleta sea un transporte más valorado que el vehículo particular y en la cual la gente tenga una mejor calidad de vida relacionada a su espacio urbano.

En términos generales, el movimiento ha tendido a inclinarse -dependiendo de su relación con las autoridades, y su dinámica interna- a trabajar como un grupo en oposición a las políticas públicas o junto a las autoridades. Ambas posturas han estado presentes en el Movimiento y se ha visto claramente que a través del tiempo han dominado alternativamente la política de este.

Por esta razón, pareciera que existen dos dinámicas de acción que, en términos generales, pueden definir la identidad del MFC:

1. Trabajar en coalición con las autoridades públicas, o si cabe, bajo sus mismas reglas. Esto es, como un grupo con personalidad jurídica y una jerarquía claramente establecida, en donde las decisiones tomadas en forma grupal se establezca por su “directiva” y en cuyos pasos a seguir sean los definidos por la institucionalidad vigente. Las ventajas que podría conllevar esta dinámica del Movimiento, serían una mayor participación en las políticas públicas específicas de vialidad y ciclismo urbano.

2. Trabajar como un Movimiento social autónomo, desde la calle y desde las bases de la sociedad urbana. Esto tiene la importancia de rescatar lo que significa para los usuarios la experiencia de ser ciclista en medio de la ciudad. Este tipo de dinámica interna genera en su práctica una autovalidación y una coherencia que puede perpetuarse y no verse afectada por luchas de poderes.

Por supuesto, estos dos caminos no son los únicos y tampoco son totalmente excluyentes. Dependiendo como se desenvuelvan como grupo a nivel interno, de las relaciones con otros y de su diagnóstico del contexto en el que actúan, pueden desarrollarse tanto desde las bases de la ciudadanía –auto validándose- y trabajando con autoridades cuando la situación lo amerite, en concordancia con sus intereses en determinado momento.

CONCLUSIONES

Luego de haber realizado un proceso de estudio y análisis sobre el tema del ciclismo urbano y el consumismo automotriz, y de observar y conocer la experiencia del Movimiento de Furiosos Ciclistas, podemos concluir lo siguiente:

En primer lugar, podemos establecer que el movimiento nació como una respuesta natural (generacional) ante un problema surgido desde el neoliberalismo. El Movimiento no se explica por sí mismo, ya que hay un contexto histórico, político y cultural que lo explica.

El modelo actual de desarrollo económico está en crisis así como el sistema político, como en las formas de convivencia entre las personas. El modelo actual ha fallado en su base más intrínseca: no ha podido satisfacer la misma necesidad consumista que el mismo sistema ha creado, esto es, de ofrecer como un producto la forma de vida de la actual sociedad urbana moderna.

El consumismo automotriz, como ya sabemos es un fenómeno muy común en las grandes urbes de Latinoamérica y que tiene sus bases en los sistemas económicos en los cuales las industrias petroleras y automotoras juegan un papel fundamental. Este consumismo es también una expresión cultural, es decir, es la misma sociedad chilena – santiaguina en lo que respecta a nuestra investigación- la que ha dejado de ser una ciudadanía para convertirse en una masa de consumistas que escalan hacia el “éxito” dentro de la sociedad a través de la adquisición de bienes de consumo. El automóvil es precisamente uno de los bienes más codiciados para la sociedad actual, es signo de prestigio y sofisticación.

El uso de este medio de transporte se ha masificado sin ningún control en un espacio urbano igualmente descontrolado por el Estado. El uso del automóvil, como signo del éxito en la vida, es también un símbolo de prestigio ante los demás y por eso es uno de los factores que se miden para establecer la calidad de vida en una sociedad. La adquisición de

bienes, el hecho de tener un buen patrimonio, provocan que se tenga una visión consumista e individual de lo que es Calidad de Vida.

Sin embargo, el libre mercado, la ausencia del Estado en materia de planificación urbana y la cultura misma, están destruyendo uno de los pilares fundamentales del automóvil. Los nocivos efectos del uso masivo de este medio de transporte, destruyen esta visión positiva de estándar de vida relacionada al automóvil y cada vez más se ha asociado medios alternativos de transporte a una imagen de “vida sana” y “amable con el entorno”, como es la bicicleta. De esa forma, la imagen de una Calidad de Vida en la que el automóvil era un factor positivo se pone en tela de juicio. Cada vez más es la bicicleta la que se lleva los créditos de una mejor vida en la ciudad.

El contexto económico, político y cultural ha engendrado la causa misma del problema y como la clase política no hace nada para solucionarlo el sistema entra en crisis. Y ahí es cuando aparece el Movimiento Furiosos Ciclistas junto a otras organizaciones (y no solo a lo que concierne el ciclismo urbano, sino que han aparecido un número bastante grande de organizaciones y movimientos que intentan exigir o dar solución a problemas que ha producido la implementación del neoliberalismo: educación, industria pesquera, el problema de las AFP, etc.), no como héroes, sino como ciudadanos que ha despertado y pretenden un cambio.

En definitiva, el consumismo automotriz ha influido en la calidad de vida empeorándola, aun cuando este mismo medio de transporte se le asocia muchas veces como indicador de buen estándar de vida. Por lo tanto, este fenómeno no ha hecho más que levantar nuevas concepciones de Calidad de Vida.

Por este motivo, el Movimiento Furiosos Ciclistas surge como una alternativa frente a estas prácticas de alienación y dominio impuestas desde el mercado. Surgido a mediados de los noventas, el MFC ha sabido sobrevivir el paso del tiempo, constituyéndose como un caso excepcional frente a otros movimientos sociales contemporáneos. Los movimientos sociales surgen por una problemática en particular, logran o no sus objetivos, y se disuelven o mutan en otro fenómeno distinto de un movimiento social. Sin embargo, el

MFC ha experimentado diferentes cambios a través de su historia, tanto dentro de sus miembros como desde sus iniciativas y modos de acción, sin que por ello haya caído su influencia o tergiversado sus lineamientos para transformarse en una organización completamente ajena a su concepción original.

Una clave para entender la larga vida del movimiento apunta a la orgánica del mismo y su *modus operandi*. La falta de una dirección jerárquica, la toma de decisiones en instancias democráticas, el cambio continuo de sus metas a corto o mediano plazo, y la inexistencia de una ortodoxia política que determine las asociaciones del movimiento frente a otros han dictaminado el funcionamiento general del movimiento a lo largo de su historia. Y no es un hecho fortuito que estas condiciones permanezcan, si consideramos que todas ellas responden a la más esencial de sus características: El MFC descansa su coherencia interna, y la coherencia de un discurso hacia el exterior, en su práctica cotidiana, el uso de la bicicleta. Con esto queremos decir, primero, que el Movimiento sencillamente practica lo que pregona, pero más importante aún, y como ya dijimos, la misma práctica de andar en bicicleta es leída por ellos como un ejercicio desestructurador de las formas de dominación del sistema desde un nivel individual que se hace colectivo. Por lo tanto, más importante que saber si efectivamente el uso de la bicicleta está cambiando la forma como los santiaguinos están viendo o se están relacionando con su ciudad, es importante destacar que para el Movimiento Furiosos Ciclistas, esto es una realidad, y por lo tanto, como una “verdad propia”, se hace efectiva dentro del grupo. Poco importará que rumbos tome el movimiento en el futuro (la experiencia lo ha demostrado), si mantiene esta idea-fuerza, nutrida por una práctica cotidiana que a simple vista pareciera inocua, pero que en el fondo, puede generar grandes cambios.

El movimiento ha influido en la calidad de vida visualizando los problemas que acarrea una ciudad pensada para el automóvil; contaminación, tráfico, accidentes, sedentarismo, consumismo y enajenación. A la vez, propone una alternativa práctica del uso masivo de la bicicleta en Santiago, esta vez con una nueva mirada al ciclista urbano, donde el usuario ya no es solamente el obrero, el deportista, el que sale a pasear, sino que hay una nueva configuración social del ciclista más consciente que utiliza la bicicleta como

medio transporte para movilizarse a su trabajo o lugar de estudio, y que ejerce su derecho a usar el espacio público, generando una nueva e incipiente cultura ciclista.

La forma en que el movimiento influye en la calidad de vida, es a través de una acción concientizadora que se hace patente en el pedaleo activo en la calle. Su cicletada y sus tantas otras actividades son invitaciones abiertas a la ciudadanía a participar y formar lazos con sus conciudadanos, a conocerse y compartir vivencias. Decir que la forma en que el movimiento influye en la calidad de vida es través de la promoción de un medio de transporte que es bueno para la salud, es decir muy poco.

Puesto que la ciudad está pensada para los automóviles y que la cultura es eminentemente consumidora e individualista, el accionar del movimiento invita a romper con esos esquemas. Andar en bicicleta por la calzada en calles como la Alameda para ir al trabajo o a estudiar o a visitar parientes lejanos, parece una revolución. Esto es porque un ciclista urbano es un ciudadano que se empodera del espacio público, que se relaciona con el mientras pedalea, que se inserta en una lógica social en la que interactúa con los otros actores de la calle de forma más directa que dentro de un automóvil.

En definitiva, se convierte en un ciudadano integrado a la sociedad. El movimiento ha influido en la calidad de vida, en el sentido que ya hablamos, de que genera una socialización de lazos de cooperación inter-ciudadana, desestructura la jerarquización clientelar de la sociedad con el mercado automotriz, busca reinventar e integrar la ciudad a los ciudadanos y los ciudadanos a la ciudad en un “nuevo pacto”.

Esta gran critical mass, entendida no sólo como el puñado de sujetos que integran la asamblea o la mesa coordinadora sino que como todos los furiosos ciclistas activos, desde sus individualidades está reconfigurando la imagen que se tiene de la calidad de vida. Si el consumismo automotriz es a la vez representante de una CV utilitaria y devastador de esta misma, el movimiento no ha hecho más que promover una CV sustantiva, en la cual las personas ya no solo se entienden como consumidoras sino como sujeto político y social.

Hemos seguido de cerca la acción del Movimiento Furiosos Ciclistas por algo más de dos años. Los inicios de este proyecto de investigación estuvieron determinados por la incompreensión frente a un tema que nos parecía a simple vista como novedoso, poco estudiado desde la academia, y contingente con el devenir de la historia política de los últimos años. Iniciamos un proceso que sin saberlo, nos fue acercando a responder en cierta medida, inquietudes que nuestra generación carga consigo en un país lleno de contradicciones fruto de un legado dictatorial aún presente en nuestra sociedad. Dichas contradicciones han sido nuestra herencia cultural, y no es fortuito pensar que el resurgimiento de los movimientos sociales en Chile en la última década responda a las reivindicaciones de la juventud como reacción al legado dejado por nuestros padres. Así como muchos y muchas hoy marchan en las calles queriendo consciente o inconscientemente cambiar el modelo socioeconómico en el cual estamos inscrito, así también nosotros quisimos aportar en una muy humilde medida, a generar este cambio, que finalmente siempre surge desde un cambio individual de la forma de posicionar nuestra relación con el poder político actual.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS:

- ARÓSTEGUI, J. 2004. La Historia Viva: Sobre la Historia del Presente. Madrid, Alianza Editorial S.A.
- DE RAMÓN, A. 2015. Santiago de Chile: (1541-1991): historia de una sociedad urbana. Santiago, Catalonia 3ª. Ed.
- ELISSEGARAY, P. 2009. Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos. Proyecto de Memoria de Título. Santiago de Chile, Universidad de Chile Facultad de Ciencias Sociales.
- MELUCCI, A. 1999. Teoría de la acción colectiva. En: Acción colectiva, vida cotidiana y democracia. El Colegio de México, pp. 25-54.
- MINVU: Política Nacional de Desarrollo Urbano. Chile, 1979.
- MOULIAN, T. 2002. Chile actual: Anatomía de un mito. Santiago de Chile, LOM Ediciones.
- PÉREZ LEDESMA, M. 1994. Cuando lleguen los días de la cólera (movimientos sociales, teoría e historia). En: Zona Abierta, No 69, Madrid, Fundación Pablo Iglesias.
- PÉREZ LEDESMA, M. 1998. Los movimientos sociales y el poder. Madrid, Revista de Libros de Fundación Caja.
- SALAZAR, G y PINTO, J. 1999. Historia contemporánea de Chile. Santiago, Editorial LOM.
- SALAZAR, G. 2012. Movimientos sociales en Chile: trayectoria histórica y proyección política. Santiago de Chile, Editorial Uqbar.
- SALAZAR, Gabriel. 2003. Historia de la Acumulación Capitalista en Chile. Santiago, Chile. Editorial LOM. Capítulo 7.
- SAN MARTÍN, P. 2013. Uso de la bicicleta en ciudades intermedias de Chile central: Un modo de resistencia en la movilidad urbana. Tesis para optar al grado de Magíster en Desarrollo Urbano. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. 50p.
- TARROW, S. 2004. El poder en movimiento: los movimientos sociales, la acción colectiva y la política. Madrid, Ed. Alianza.

- THOMPSON, I. y BULL, A. 2002. La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. Revista de la CEPAL, N° 76.
- VICUÑA MACKENNA, B. 1924. Historia crítica y social de la ciudad de Santiago. Santiago, Editorial Nascimento, 2ª. ed.

RECURSOS ELECTRÓNICOS:

- ALBERTINI, C. 2017. Santiago es la tercera ciudad de América Latina con mejor calidad de vida. [en línea]. Publimetro. <<https://www.publimetro.cl/cl/economia/2017/03/14/santiago-tercera-ciudad-america-latina-mejor-calidad-vida.html>>. [consulta: 6 de mayo de 2017].
- ALSINA, J. 2012. Furiosos Ciclistas: "La ciudadanía avanza a una velocidad que la autoridad no logra digerir". [en línea]. El Rancahuaso, 25 de Agosto, 2012. <<http://www.elrancahuaso.cl/noticia/deporte/furiosos-ciclistas-la-ciudadania-avanza-una-velocidad-que-la-autoridad-no-logra-dige>> [consulta: 1 de junio 2017].
- ÁVALOS C. "et al". 2014. Reivindicación de los movimientos sociales en el contexto socio histórico actual de Chile: los Furiosos salen a la calle. [en línea]. Revista de Estudios Cualitativos USACH, Vol. 1, Número 1. <http://www.rec-usach.cl/ojs/index.php/rec/article/viewFile/17/pdf_16> [consulta: 10 de octubre 2016].
- BAEZA, A. Santiago se ubica como la tercera ciudad de mejor calidad en Sudamérica. [en línea]. La Tercera. < <http://www.latercera.com/noticia/santiago-se-ubica-como-la-tercera-ciudad-de-mejor-calidad-en-sudamerica/>> [consulta: 1 de mayo de 2017].
- BANCO CENTRAL DE CHILE. Encuesta Financiera de Hogares: Metodología y Principales Resultados EFH 2011-12". [en línea]. Santiago, 2013. < http://www.bcentral.cl/estadisticas-economicas/financiera-hogares/pdf/Resultados_EFH_2011-12.pdf> [consulta: 3 de mayo de 2015].
- BARDÓN, A. CARRASCO, C. y VIAL, A. 1985. Una década de cambios económicos. La experiencia Chilena 1973-1983. [en línea]. Santiago, Chile. Editorial Andrés Bello. <<http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/mc0032312.pdf>>. [consulta: 20 de abril de 2016].

- DEL CAMPO, V. 2013. Santiago pedalea: El 7% de los capitalinos se moviliza en bicicleta. [en línea]. Vitrina Ambiental, Centro de Sustentabilidad, Universidad Andrés Bello. <<http://ambiental.unab.cl/2013/05/santiago-pedalea-el-7-de-los-capitalinos-se-moviliza-en-bicicleta/>> [consulta: 28 de mayo 2017].
- ECONOMÍA CHILENA: 1810-1995. ESTADÍSTICAS HISTÓRICAS. 2000. Por Juan Braun “et al”. Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile. [en línea] <<http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/mc0023154.pdf>> [consulta: 9 de septiembre 2015]
- FAJARDO, M. 2013. La explosión de la bicicleta en Santiago, una opción urbana e ideológica. [en línea]. El Mostrador, 8 noviembre, 2013. <<http://www.elmostrador.cl/cultura/2013/11/08/la-explosion-de-la-bicicleta-en-santiago-una-opcion-ideologica/>>. [consulta: 11 de diciembre de 2015].
- FERNÁNDEZ, C. 2015. La bicicleta como transporte: Chile es líder en Latinoamérica en su uso cotidiano. [en línea]. Emol, 27 de Septiembre de 2015. <http://www.emol.com/noticias/Nacional/2015/09/25/751621/La-bicicleta-como-alternativa-al-transporte-convencional.html#_=_> [consulta: 28 de mayo 2017].
- FRANCINO, R. 2014. Mea culpa de "Furiosos Ciclistas": Hay muchos pelotudos. [en línea]. Noticias Terra, 18 de mayo 2014. <<http://noticias.terra.cl/chile/mea-culpa-de-furiosos-ciclistas-hay-muchos-pelotudos,92e5e4edfb106410VgnVCM20000099cceb0aRCRD.html>>. [consulta: 2 de marzo de 2016].
- FUNDACIÓN CASA DE LA PAZ. Estudio: Uso de la bicicleta en Santiago aumenta un 20% al año. [en línea]. <<https://acuerdos.cl/noticias/estudio-uso-de-la-bicicleta-en-santiago-aumenta-un-20-al-ano/>> [consulta: 27 de mayo de 2017].
- HERRERA, A. y RAZMILIC, S. 2016. Moverse en Santiago hoy: ¿Qué ha cambiado en los últimos años? [en línea]. Puntos de Referencia, diciembre 2016, N° 449 <https://www.cepchile.cl/cep/site/artic/20161229/asocfile/20161229125447/pder449_srazmilic_21dic2016.pdf> [consulta: 29 de mayo 2017].
- <http://www.ciclocreovia.cl/>
- <http://www.movimientofuriososciclistas.cl/>
- INE. Compendio de datos de Anuarios de Vehículos en circulación. [en línea]. Santiago de Chile <http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/estadisticas_economicas/transporte_y_comunicaci

- ones/parquevehiculos.php> [consulta: 10 de octubre 2016]. ALLARD, P. 2013. Manejo de la congestión vehicular. [en línea] La Tercera 23 de septiembre, 2013. <<http://www.latercera.com/noticia/manejo-de-la-congestion-vehicular/>> [consulta: 15 de marzo 2016]
- MARAMBIO, J y ARAVENA, R. 2012. Vivir endeudado en Chile: transformaciones identitarias de los sujetos frente a la implantación del sistema crediticio: El caso de las familias de Peñalolén, 2000-2010. Tesis de grado para optar al grado de Licenciatura en Historia. Santiago de Chile, Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades. [en línea] <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/110904/marambio_j.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Fecha de consulta: 21 de abril de 2015).
 - MINISTERIO DE SALUD, GOBIERNO DE CHILE. 2017. Encuesta Nacional de Calidad de Vida y Salud ENCAVI. 2015-2016. [en línea] Santiago de Chile. <<http://epi.minsal.cl/encuesta-de-calidad-de-vida-y-salud-encavi-2015-2016/>>. [consulta 10 de mayo de 2017].
 - MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, GOBIERNO DE CHILE. 2013. Política Nacional de Desarrollo Urbano: ciudades sustentables y calidad de vida. [en línea] <<http://www.defendamoslaciudad.cl/index.php/documentos/item/3407-documento-final-pol%C3%ADtica-nacional-de-desarrollo-urbano-pndu>> [consulta: 5 de mayo 2017].
 - MIÑO, P. 2012. Furiosos Ciclistas: La ley dice que la calle es para vehículos, y la bicicleta es un vehículo. [en línea]. Emol, 19 de Agosto de 2012. <<http://www.emol.com/noticias/nacional/2012/08/17/556216/furiosos-ciclistas-la-ley-dice-que-la-calle-es-para-vehiculos-y-la-bicicleta-es-un-vehiculo.html>> [consulta: 12 de noviembre de 2015].
 - NAVA GALÁN, M. 2012. La calidad de vida: Análisis multidimensional. [en línea]. Enf Neurol (Mex) Vol. 11, No. 3. <<http://www.medigraphic.com/pdfs/enfneu/ene-2012/ene123c.pdf>>. [consulta: 1 de mayo 2017].
 - SANTIAGO CÓMO VAMOS. 2013. Primera Encuesta Ciudadana 2013: Percepción a la Gestión y Calidad de Vida de Santiago. [En línea]. <http://estudios.anda.cl/recursos/santiago_como_vamos.pdf> [consulta: 4 de mayo 2017].
 - TEJERINA, B. 2005. Movimientos sociales, espacio público y ciudadanía: Los caminos de la utopía. [en línea]. Revista Crítica de Ciências Sociais, Octubre 2005, 72 <<http://www.ces.uc.pt/publicacoes/rccs/artigos/72/RCCS72-067-098-Benjamin%20Tejerina.pdf>> [consulta: 4 de junio de 2017].

- URZÚA, A y CAQUEO-URÍZAR, A. 2012. Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto. [en línea]. Sociedad Chilena de Psicología Clínica, Terapia Psicológica 2012. 10 de enero de 2012. Vol. 30, N° 1. <<http://www.scielo.cl/pdf/terpsicol/v30n1/art06.pdf>> [consulta: 29 de abril 2017].
- URZÚA, A y CAQUEO-URÍZAR, A. 2013. Estructura Factorial y valores de referencia del WHOQoL-Bref en población adulta chilena. [en línea]. Rev Med Chile; 141. <<http://www.scielo.cl/pdf/rmc/v141n12/art08.pdf>> [consulta: 28 de abril de 2017].
- VERA, D. 2016. Chile es el tercer país con peor calidad de vida según listado de la OCDE. [en línea]. Biobiochile.cl, 4 de abril de 2016. <<http://www.biobiochile.cl/noticias/2016/04/04/chile-es-el-tercer-pais-con-peor-calidad-de-vida-segun-listado-de-la-ocde.shtml>> [consulta: 27 de abril 2017].
- ZAPATA, M. 2013. Movimiento Furiosos Ciclistas promueve el uso de la bicicleta en la Alameda. [en línea]. Biobio Chile, 07 de mayo de 2013. <<http://www.biobiochile.cl/2013/05/07/movimiento-furiosos-ciclistas-promueve-el-uso-de-la-bicicleta-en-plaza-italia.shtml>>. [consulta: 4 noviembre de 2015]

ENTREVISTAS:

- Andrés Olivares, miembro del MFC. 21 de diciembre 2016.
- Ariel López, ingeniero en transporte. 23 de septiembre 2016.
- César Garrido, ex miembro del MFC. 4 de enero 2017.
- Claudio Henríquez, miembro del MFC. 20 de enero 2016.
- Felipe Araos, ex miembro del MFC. 27 de diciembre 2016.
- Lorena Bustamante, presidente Red Infancia Chile ONG. 19 de noviembre 2015.
- Manuel Ocares, miembro del MFC. 9 de septiembre 2016.
- Miguel Olivares, Coordinador Movilidad Urbana Municipalidad Santiago. 26 de diciembre 2016
- Pablo Peñaloza, miembro del MFC. 15 de mayo 2017.
- Paola Órdenes, miembro del MFC. 27 de septiembre de 2016.
- Patricia Araya, miembro del MFC. 17 de mayo de 2017.

- Paulo Rieloff, voluntario del MFC. 5 de enero 2016.
- Priscilla Parra, miembro del MFC. 21 de diciembre 2016.
- Rodrigo Quiroz, miembro del MFC. 16 de julio 2015.
- Sergio Giacaman, miembro del MFC. 22 de diciembre 2016.

ANEXOS

Transcripción de entrevistas realizadas. E: corresponde a entrevistadores y X: corresponde a la inicial del entrevistado.

1.- Entrevista a Ariel López, Ingeniero en Transporte, 23 de septiembre de 2016.

A: Mi nombre es Ariel López, soy ingeniero en transportes, los últimos doce años he trabajado en temas de movilidad, eficiencia, movilidad sustentable. Buena parte de los últimos diez años estuve trabajando en temas de optimización de metro. El problema es cómo moverse en la ciudad de forma eficiente y una de las soluciones es la bicicleta, entonces partí con un tema de metro y termine con la bicicleta. Mi acercamiento a la bicicleta viene por una búsqueda profesional de eficiencia hasta que llego a la bicicleta como medio más útil, pero además quizás inconscientemente también hice ese giro porque siempre uso la bicicleta y me di cuenta que ese era el medio más eficiente.

E: en tu columna de opinión, tu señalas que el principal problema radica en el espacio que ocupan los automóviles, estén en la calle o estacionados y tú dices que hay restricciones por congestión y/ contaminación que han sido perjudiciales en algunos lugares debido a incrementos de venta de autos ¿Por qué sucede eso y qué relación tiene esas restricciones con el aumento de la venta?

A: En ese artículo yo cito un libro de Alberto Bull, que es un compendio que lo hizo la CEPAL, investigador de movilidad. Yo estaba en la práctica en CEPAL cuando él hizo ese compendio. Entonces es súper interesante porque analiza la situación desde una perspectiva muy científica el problema de la congestión y la movilidad en América Latina, y como en diferentes países y escenarios las autoridades han tratado de resolverlo. Algunas soluciones funcionan y otras no funcionan, y la que nunca funciono fue la restricción por contaminación, como la que se está aplicando acá; ninguno de los dos tipos funciono. Uno de los casos más paradigmáticos fue el caso de Sao Paulo, cuando se aplica la restricción

vehicular (sao paulo es como el icono, pero eso se replicó exactamente igual en casi todas con una salva excepción que se la comento al final).

E: me parece extraño porque en el fondo si uno restringe los autos habría menos contaminación de material particulado.

A: Claro, en un primer momento, en un estado actual si yo digo: hoy día vamos a restringir todos los autos que tengan placa 1 y 2, inmediatamente eso va a quitar -si tenemos 10 números- el 20% de los vehículos y por eso mañana va a ser sumamente eficiente. Vamos a tener 20% menos de vehículos, eso va a hacer que todos vayan más de un 20% más rápido, menos contaminación, menos tiempo de viaje, menos polución por la ruedas, etc. La mejoría puede ser de un 20% o más, el primer día. Pero el primer mes ya el tipo va a decir: “mira, somos una familia –papa, mama- mejor nos compramos un segundo auto”; bajo esta justificación mental que en realidad es para usarlo cuando hay congestión, entonces ese día cuando hay restricción usan el auto de la mama. Entonces lo que en un primer momento, en un cortísimo plazo fue eficiente, en el corto plazo (un año) aumenta la venta de autos, más de la tasa normal. De hecho uno lo puede... yo hable con un vendedor de autos de aquí del mall, le planteé el tema de la restricción por congestión, y ya se empezó a ver más consultas de gente que venía a comprar su segundo auto y los que tiene dos, su tercer auto. Entonces esas medidas de restricción en todas las ciudades que se han replicado, han generado que la gente que tiene uno se compre un segundo y los que tiene dos se compren un tercero. El caso de sao paulo es el único en donde, como el nivel de congestión era tan alto, aplicar esto aumentó el parque rápidamente en dos tres años, al punto de que por la congestión se pueda pasar horas en una cola, entonces lo más ricos se compraron un helicóptero. Entonces los ricos se mueven en helicóptero, y los que no son ricos y se mueven abajo, se jodieron; entonces se aceleró al implementar la congestión. Quizás hubiese sido una muerte más larga, esto lo que hizo fue acelerarlo. Por eso estas restricciones producen ese efecto. Ahora el problema es que si tu hoy día... tenemos una tasa de incremento de la cantidad de autos de un 7 % por año -292000, desde el 2014 al 2015-. Entonces si bien en la columna, yo me baso en los datos del registro civil de autos matriculados, no necesariamente son los autos que están circulando. Estos se pueden sacar por el permiso de circulación en las

municipalidades. Pero hay muchos autos que uno se compra y se vuelven viejos y uno los deja tirados por ahí. En el jardín de alguien, en el pasaje, pero el auto está. Nosotros no exportamos autos a diferencia de Japón, que los autos de más de cinco años los exportan y uno los puede comprar en Arica súper baratos y se deshacen de su basura vehicular. Nosotros no, ni los picamos ni los achicamos en chatarrería, los dejamos botados; ocupamos el espacio. Entonces el tema es que no importa si está o no circulando, pero si tenemos 7.000.000 de autos en el país, y se suma que hay 4,2 millones matriculados en Santiago.

E: ¿de qué manera crees tú que el ciclismo puede afectar la vialidad en Santiago y viceversa, negativa o positivamente?

A: la vialidad por definición es la infraestructura, o sea, la calle. No la movilidad, que es lo que va por arriba. Entonces la calle no se vería afectada. Creo que la bicicleta en ese escenario, si tenemos un tema de espacio limitado y empezamos a meter autos, autos, autos, en un momento... como modo tetris, ninguna de las piezas se puede mover dentro porque no hay espacio para mover una pieza al lado de la otra. En algún momento, tarde o temprano, la cantidad de autos va a impedir que uno se mueva, porque el espacio no puede seguir creciendo; Santiago crece, pero no puede seguir creciendo tanto, ni crecer infinitamente. Entonces en algún momento habrá más autos que espacio en la vía y en ese momento ya nadie se va a mover y eso afecta la economía, afecta la ciudad, afecta todo, afecta la vida. Esa lógica de uso del auto ha sido casi constante desde el año noventa hasta hoy, no ha habido casi variación.

E: ¿tú dices que es un fenómeno que se vive desde la vuelta a la democracia?

A: sí, o sea, consideremos que al Sí y al No había un millón de autos en el país, hoy día hay siete y esos autos están en alguna parte. Claro, ahí uno puede sacar la relación que... primero el acceso a crédito de cualquier tipo, hoy puede ser más barato comprarse un auto que andar en Transantiago. Con lo que uno gasta -40 o 50 lucas de Transantiago-, uno puede comprar con cuotas a mil años y tener un auto. Tener un auto es muy barato, porque la bencina no es cara y el estacionamiento es casi gratis, entonces el transporte público

puede ser más caro que ir en auto. Pasa que en el auto, los costos del auto los termina pagando el entorno y no el usuario, el conductor.

E: ¿A qué te refieres con eso?

A: Si yo tengo un auto, ocupo espacio, contamina, atropello gente y mientras lo ocupo, imagínate que tener un auto no es un problema, yo tengo un auto; lo uso para ir al supermercado, para ir a la playa, ni loco lo uso para ir al centro trabajar y volver. Pero si el general de la gente usa el auto para ir a trabajar, pero lo deja ocupando el espacio de alguien, o sea, ahí mismo uno ve en los mall empezaron a cobrar los estacionamientos. Entonces para que la gente usara los estacionamientos de los mall, en vez de pagarlos se estacionan en los pasajes que están alrededor y arriba de las calles, arriba de las veredas, arriba de la placita, arriba de los juegos de los niños. Entonces el conductor que hace eso no está pagando el costo social que le está generando al entorno, que es ocupar la vereda. Es un espacio público que lo está apropiando. Hay que entender que el vehículo es propiedad privada de su dueño, pero el espacio donde él lo estaciona es público. Entonces nosotros, por qué, como comunidad, tenemos que ceder nuestro espacio público a alguien para que guarde sus cosas. Nadie aceptaría que yo venga con diez refrigeradores y los ponga ahí en la vereda durante toda la tarde porque se me ocurrió. Me sacarían una multa porque todos entendemos que eso no está bien, y si lo hacen 50 personas en una cuadra, todos sabríamos que eso está mal. Si llega un tipo con un auto y lo pone ahí, que es exactamente lo mismo, eso está bien, o sea, culturalmente está bien. Y eso es un error, o sea, tenemos un problema cultural

E: frente a esto, ¿qué rol cumple la bicicleta?

A: esa lógica de seguir usando... iré un poquito más atrás. En los años 90', del 90 casi hasta el 2000, en el año 90 el Ministro Correa –el chino Correa- implementa el modelo de micros amarillas y organiza todo el sistema, genera rutas, etc. Hasta ese momento, el transporte público movía a la mayoría de los ciudadanos que iban a trabajar, pero eso empezó a decrecer a medida que empezó a venderse más autos, la gente empezó a bajarse de la micro y a comprarse un auto, y esa tasa de transferencia se mantuvo constante. Transantiago se

crea con el objetivo de mejorar las condiciones del transporte público para que la gente deje de bajarse del bus. Ese era el objetivo para crearlo, las micros amarillas eran eficientes pero el transporte público es bueno, eficiente y económico siempre y cuando lo use mucha gente. Cuando lo usa poca gente es carísimo, es muy ineficiente y aparte genera que esa gente que no se mueve en bus, se mueve en auto y si se mueve en auto se congestiona. Entonces tu tenis que forzar a que la gente use el transporte público, pero para eso, tengo que generar el incentivo: mejorar condiciones de seguridad, mejorar el precio, la comodidad, reducir los tiempos, un montón de cosas. Que fueron como todos los motivos por los cuales se crea el Transantiago. El problema es que eso se implementa de una forma tan pésima, que lo que tenía que invitar a no bajarse del bus, lo que invito fue a bajarse del bus y ahí explota una gran transferencia a comprarse un auto, las tasas de crédito de autos son muy fáciles, aumento la peatonalización –a veces es más rápido irse caminando que en un auto o en taxi y explota automáticamente las bicicletas, que hasta ese momento eran de un uso muy marginal, que no representaba ni el 1% de los viajes. El 7% de viajes responde de buena manera a usuarios del transporte público que se bajaron, la última encuesta de Bike Santiago señala que un 40% de los usuarios vienen del transporte público y solo un 15% son usuarios de autos. En realidad las bicicletas están respondiendo a ese usuario descontento del transporte público, que es una alarma que nos debería resonar a todos porque, si bien la bicicleta es mucho más eficiente que un bus, las señas son muy alarmantes de que el modelo de buses más temprano que tarde se va a vaciar. Entonces la bicicleta en esa lógica, el mismo tiempo que uno ocupaba para ir de su casa al trabajo, de su casa al recreo, cada día se va aumentando ese tiempo. La misma distancia pero aumenta el tiempo, por congestión, por un montón de cosas. El único que no está afectado por la congestión es la bicicleta, entonces es un buen incentivo pasarse a otro modo, es el más rápido, es el más eficiente en términos de gastos de energía. Hay un estudio de Vladimir ilich, no es Lenin, es otro pero es un mexicano que se dedica a estudiar las relaciones biomecánicas de los animales -y saca las relaciones de las ballenas sobre su peso y el gasto de energía, los delfines-, y saca el humano, saca el estándar y dice que el más eficiente en energía que gasta para mover un kilo de masa vs el más ineficiente, y el humano está por ahí, pero cuando está en una bicicleta es el más eficiente de entre todos los animales.

Entonces por ahí ya es un tema interesante. Y uno aprovecha si uno saca un buen ruteo, puede aprovechar las bajadas y gracias a la gravedad, gratis para todos lados. Entonces en ese sentido la bicicleta puede ser el único – entendiendo que la congestión puede ser una enfermedad en una ciudad- el único que esta inmune a esa enfermedad es la bicicleta porque no se ve afectada por esa congestión. Entonces es un incentivo, si el problema de la gente es la congestión, el único que medio que lo saca de esta es la bicicleta.

E: hablaste un poco del problema del espacio, de los vecinos a los que les complica que dejen sus autos en su espacio y de alguna manera empeora la calidad de vida, volviendo a ese tema y retomando lo que paso con el Transantiago y de ahí en adelante, ¿cómo ves tu que ha funcionada la gestión gubernamental respecto al transporte?

A: el problema es que yo veo es que Chile no tiene planificación de estado, no hay un plan de estado como constituciones, un hecho que nos pone a todos de acuerdo como queremos planificar el país.

E: o sea que tú dices que pueden haber políticas parche.

A: es que cada gobierno no llega con una propuesta, que en el caso de movilidad puede ser un librito de tres páginas que diga “esta es nuestra propuesta de movilidad”, lo hacen durante el primer año, lo declaran el segundo año, implementan el 1% el tercer año y el cuarto se van de campaña y se acabó; llega el siguiente gobierno y todo lo anterior estaba mal, vamos a reinventar la rueda y hacer lo mismo y al final nunca avanzamos, todo el mundo llega al gobierno, destruye al anterior. No solo pasa dentro de un gobierno, pasa con los mismos ministros que se desconocen uno del otro, entonces todos quieren inventar la rueda y eso perjudica al país. En países serios en términos de planificación, por ejemplo China, tiene una planificación hasta 150 años, entonces da lo mismo quien es el ministro – bueno ahí hay un solo partido así que no hay problema de alternancia, pero si hay grandes corrientes dentro del partido comunista chino- pero el plan está súper claro, o sea, tu llegas a hacer el plan, no llegas a proponer lo que quieras. Hay que ejecutarlo, tú tienes un tiempo, tienes las metas y hay que hacerlo, entonces los tipos han podido pasar de lo que tenían en los años 70’ a ser el primer país del mundo en todo nivel de desarrollo en 20 años, 30 años.

Aquí no hay nada de eso, no hay planificación y quizás también eso está muy de la mano con la lógica neoliberal: que para qué planificar, eso es muy estatal, muy estatista, dejémoselo al mercado y si la demanda dice que vamos por aquí, vamos por ahí. El presidente de la comisión probidad y transparencia que era Eduardo Engel renunció como en mayo, una semana antes denunció la relación incestuosa que existe entre el MOP y el gremio de las inmobiliarias, las concesionarias y las constructoras, y cuatro o cinco días después presentó su renuncia; o sea, ya se rindió. Una eminencia como Engel que haya llegado a ese nivel de hastío es grave. Ahora, un caso puntal, uno ve la carretera que va de Vitacura a Chicureo, esa carretera no está en el plan, no está ni siquiera en una línea trazada en un plan, llegó el gremio de las inmobiliarias y dijo: mira queremos hacer esta autopista, queremos que ustedes la financien, vale esto y una semana después sale el ministro de obras públicas diciendo: el MOP va a impulsar este proyecto. Pero oye, nosotros somos un país, tenemos necesidades sociales para nuestro país, no podemos hacer las cosas que nos dice fulano. Yo me podría atrever a decir que desde el año 90 hasta hoy, quizás a excepción del chino Correa, no ha habido ningún ministro que no esté pauteado por el gremio de las inmobiliarias y constructoras, y eso es gravísimo porque entre comillas somos un país serio, un país que no puede estar controlado por una secta de inmobiliarios. Si uno no planifica, no puede hacer relaciones de eficiencia, cuál va a ser nuestro modelo de transporte público porque al final está todo tirado al mercado. De ese sistema de transporte público que hizo Correa, que estaba muy bien, se terminó transformando en un Frankenstein que no tenía sistema de control de flota, ni sistema financiero, donde todos los que participaban querían tener rentabilidad per se “porque mi modelo debe ser sustentable y rentable”, y eso en el sistema de transporte público no funciona, no sirve. En ningún país existe. El sistema puede ser igual o rentable como sistema, pero hay unos que son más rentables que otros, es como pedirle a un partido de fútbol que todos tienen que marcar goles, pero un arquero no está para eso y el defensa tampoco; todos pueden, pero no uno en sí tiene que hacerlo. El sistema de transporte público funciona así, cada parte colabora al equipo pero no puede ser goleador. Al poner los acentos en las rentabilidades de cada componente de Transantiago, la eficiencia que tenían que ser relacionadas a mejorar la calidad, a mejorar la seguridad, reducir el tiempo, etc. orientado a que la señora Juanita no se baje del bus para comprarse

un auto, se enfocaron en la rentabilidad de los privados. Y eso hizo que el sistema se reventara y al final es un sistema que nadie lo pagaba, porque no tenían como pagarlo, porque no tenían tarjetas, no habían validadores, no había nada; pusieron todos los acentos donde no corresponden. Tenías servicios vacíos dando vuelta en Las Condes porque ahí los modelos entre comillas, muy tecnócratas que no tenían nada que ver con la realidad, decían que ahí había más disposición de pago, pero en las zonas donde más se usan –la Cisterna, Pudahuel, etc.- no tenías buses, porque ahí hay menos disposición de pago según el modelo. Son como absurdos, hechos académicamente, que no tienen nada que ver con la realidad. Entonces después del 2004/2005 que se implementó al 2015, llegamos a la conclusión “vamos a volver a la lógica de las micros amarillas”, que no era incorrecta, si el ruteo de las micros amarillas es muy sensible, va evolucionando. Los micreros sabían dónde estaba su demanda, sus pasajeros, “conocían a sus clientes”, Uno debería haber usado eso como una base para partir y sobre eso optimizar. Aquí se hizo tabla rasa, todo el conocimiento de “inteligencia popular” se deshecho y se tiró todo un modelo matemático que dijo “bueno, las rutas son estas y todo el mundo reinventese”, que no sirve, obviamente no funciona. Hubo un tiempo, al inicio de la revolución china que Mao planteaba que los semáforos... que el color rojo es el color de la base de la revolución, entonces por qué la gente se tenía que detener en rojo, que el verde era un color reaccionario y la gente tenía que parar. Entonces se hizo toda una discusión y llegaron al punto que se tenía que cambiar los colores del semáforo y quedo la caga, millones de accidentes y tuvieron que echar marcha atrás. En nuestro caso Transantiago es ese semáforo. Hay un hecho cultural que la arrogancia académica, ingenieril, etc. deshecho y hoy han estado recogiendo.

E: sobre el costo social que tienen que pagar los vecinos por el espacio que se ocupa, nos gustaría saber ¿Cuáles son los principales problemas que tus ves sobre calidad de vida, asociados al transporte?

A: hoy día hay unos instrumentos que se usan para evaluar la rentabilidad social, el RS. la rentabilidad social no tiene nada de social, si uno se mete a las ecuaciones al final todo lo rentable es lo que aumenta la velocidad. Imagínate que yo tengo... es una herramienta muy simple, tú la puedes aplicar o por mejoras de transporte o por mejoras de paisajismo. Si

aquí hay un sitio pelado, yo digo “bueno, voy a limpiar, poner un arbolito, un parquecito, lo calculo en función de paisajismo, mejora los índices x y es rentable socialmente, entonces hago la inversión”.

E: eso es para las empresas en el fondo

A: si, eso genera más beneficios que el actual, entonces es para no invertir en cosas que no me generar perjuicios. En el caso de hacer un parquecito me sirve, en el caso de transporte no porque: yo hoy día tengo una calle, esa calle tiene una velocidad normal de 10 km/h promedio y yo le voy a ampliar una tercera pista, y eso hará que la calle tenga una velocidad de 12 km/h. eso significa que la gente ira más rápido, el tiempo tiene un valor y eso va a significar una cantidad de horas/hombre multiplicado por la cantidad de gente que pasa y eso tiene un numero ¿eso es rentable? Sí ¿la gente ahorra tiempo? Sí ¿”Cuánta plata de tiempo”? tanto, ya démosle. Pero si yo digo ok, tengo cuatro pistas y tengo una vereda de 80 cm, que pasa mucho –Independencia, Recoleta, toda esa zona, pero yo quiero ampliar la vereda, porque hay muchos peatones, los atropellan, como mejoro la velocidad aquí, si yo le quito la pista a los autos y andar por la vereda para ir al centro, estoy reduciendo la capacidad, y toda esta gente va a aumentar su tiempo, por tanto multiplico ahora, tiempo negativo, esto no es rentable. Todo se mide en función de la rentabilidad. Por ejemplo los dos lados de vicuña Mackenna se ampliaron, aquí habían 3 pistas de bajá, ahora quedaron 6 o 5 ciclovías, 11 pistas, pero los buses quedaron con 3 de bajadas y dos de subidas, los autos con 3 de subidas y 3 de bajadas, de 6 mantuvieron para autos y 5 nuevas para buses. Entonces si yo hago eso, se benefician los autos, le estoy sacando los buses de su vía, lo que yo debería haber hecho en el mismo espacio tengo que darle preferencia a buses, de las 3 pistas, 2 para buses, una para auto y no duplico la cantidad para que los autos mantengan el mismo estándar, incluso más y es porque tengo que hacer un corredor de buses, tengo que tener rentabilidad social, entonces si yo tengo el corredor de buses que va a reducir la capacidad de los autos, se va a ver perjudicado el desplazamiento de los autos, eso no es rentable, entonces no puedo invertir, el Ministerio de Desarrollo Social no me permite hacer una inversión, porque no tiene rentabilidad social, la herramienta que estamos usando es antisocial, la única manera que mejore la rentabilidad, es igualar o mejorar la velocidad

de los autos, por eso tengo que generarle pistas adicionales a los buses, sin tocar las que existen, pero además de eso, digo ok, el problema de la gente no solo está en el problema de que se suba y se baje del bus, está desde que uno sale de su casa y tiene que irse por un camino de tierra, una vereda rota, y después esperar en un paradero que no tiene techo, si yo perforo la vereda, la calle, eso no perjudica el tiempo de nadie, según el modelo de rentabilidad social, por tanto no es rentable y no se puede hacer, el modelo está basado por lo alto, porque está hecho en los 80, es otro esquema, era como un punto de partida, como una herramienta, esto sí, esto no, ahí no había conciencia sobre el transporte público, en los 80 uno iba colgado de una micro, por las ventanas para afuera, hoy no permitiríamos que fuera así hoy día, entonces bajo el prisma de los 80' estamos evaluando la rentabilidad de los sistemas de transporte del s 21 algo que es absolutamente antisocial hoy día. Si hoy queremos hacer vereda, con las herramientas actuales no me lo permite hacer, tengo que disfrazar un plan, todos sabemos cómo funcionan, hay que disfrazar las cosas, heredamos pistas para no tocar las que hay, las veredas las pasamos por temas de MINVU, pero las veredas se pueden hacer en calle, pero cuando son pasajes y están llenos de hoyos y tierra, no hay como darle mejoramiento, porque el pasajes esta fuera de los ámbitos del ministerio de vivienda, no se pavimentan, los niños se enferman, no se justifica, ponen un poco de asfalto, tienen un beneficio social, pero las herramientas no lo justifican, al final, lo que se requiere es sincerar lo que es social y corregir nuestro modelo de ecuaciones para poder calcular eso.

E: Frente a todo este problema y mirándolo con el tiempo, nos gustaría saber si hay un incremento del uso de la bicicleta que ya hay con el tema del Transantiago, pero también nos gustaría saber cómo de qué forma se está usando la bicicleta hoy en día, no solo se usa como distracción, en un parque, sino también como medio de transporte, qué pasa con eso.

A: la bicicleta fuera de la ciudad es uno de los medios de transportes más usados, en las carreteras, caminos rurales, es donde más se usa, en el campo es el medio más eficiente - más que el transporte público- por grandes distancias y baja densidad. Nosotros no vemos esa realidad, en el campo siempre se ha usado mucho. También como nosotros estamos acostumbrados a ver todo por televisión, por la moda. Hoy las bici están muy de moda por

Providencia, Santiago, pero en la periferia de Santiago se usan mucho, la tasa es mayor en las comunas más pobres, se visibiliza otro perfil de usuario, Recoleta, Independencia, La Pintana, etc. Uno ve bici todo el rato, es un perfil que ha estado toda la vida, uno no lo ve, porque no quiere ver, y son gente que va sin casco, en una bici de 20 lucas, sin luces, sin aceite, el trabajador, el obrero, el jardinero, el extracto social no le alcanza pagar el Transantiago, y eso está invisibilizado. Está calculado que es más cantidad del uso que tiene en Providencia. Este es otro usuario, es twitter, que es profesional ejecutivo en bicicleta de 1 millón, eso es mediático, y es de moda, y esto está bien, nos ayuda, pero el usuario normal de la bicicleta, siempre estuvo invisibilizado. Lo bueno es que uno pueda aprovechar esa moda en beneficio colectivo, que haya un chorreo a propósito de esa visibilizada, así se genera la ciclovía, se mejoran las condiciones, la bicicleta no debe ir solo por la ciclovía, no somos un tren, la bicicleta es un medio como cualquier vehículo y debe ir por la calle. Y que la hace ciclovía en condiciones por gestión, eficiencia o velocidad es mejor ponerle aparte, para que no lo atropellen, pero en calles donde la velocidad es baja, no hay accidentes, ahí no es necesario la ciclovía.

E: ¿sería una mejor medida, más que ciclovías, mayor reglamentación para que las bici vayan en la calle?

A: las bicicletas deben ir por la calle, es como meter una ciclo en el paseo ahumada, nadie la va a pescar, las ciclo que se hacen sobre veredas, siguen siendo usadas como en peatones, la gente camina por esa zona, en vez de ir por la vereda, porque esta tiene adoquines y están chuecos, y es mejor caminar por una ciclo asfaltada, es mejor que ir por la vereda llena de hoyos, como ese siempre ha sido su espacio lo va a seguir ocupando.

Si uno no puede ir por la calle, y la ciclovía por un lugar que no es la calle, hay que mantener un nivel para que no se rompa la bici, y es poco agradable para el usuario esa lógica. La bici sí debe ir por la calle, en condiciones en donde no afecta a los peatones. A veces uno tiene dos calles y no tengo pa que ir a darme una vuelta en u si puedo pasar por un pasaje cortito, sin que afecte a nadie; el peatón es el rey de su vereda. No necesariamente tiene que ir por la ciclovía, no tenemos que llenar todo Chile con ciclovías,

solo se deben poner en los lugares que se requiere. En los casos que las bicicletas y autos tengan una relación conflictiva y se vea perjudicado el usuario, yo como estado estoy obligado a respetar el derecho a la vida de esa persona, tengo que hacer políticas públicas para que esa vida no se ponga en riesgo, y en función de eso, debo hacer más que generar infraestructura y reglamentación. Pero si nadie fiscaliza, quedan como letra muerta. Entonces lo que tengo que hacer en realidad es diseñar cosas que obliguen a hacer respetadas porque están hechas de tal forma que sean respetadas. Por ejemplo: en Vicuña Mackenna, si ven ese cartel Calle Local, el tamaño de ese cartel esta para 100 k/hora, se puede ver, ¿qué le estas diciendo al usuario? Es el mismo tamaño que las autopistas, en una calle urbana como Vicuña Mackenna, que no debiera tener más de 60 k/hora, le pones señal de 100 k/hora, y le das carrieles de ancho de 4 metros, vaya a 100 k/hora, no lo va a usar, está hecho para no hacerlo así. Tengo que achicar las pistas y el usuario vaya más encajonado, tiene un efecto psicológico y por eso uno va más despacio en calles más angostitas. Con que las líneas sean más juntas, la gente va más lento, solo de marcar ayuda a que la gente baje su velocidad. Vicuña Mackenna estuvo sin demarcación por 5 años, y era una carrera. Más que poner señales que diga hasta 60, tienes que hacer pistas para 60, y que no esté hecha para 100.

Estamos como usuarios regidos por líneas. En una calle como ésta, uno borra y le hace una línea y le pone ciclovía, es muy probable que gran parte del usuario, respeten la línea y no se meta a la ciclovía. La gente respeta las líneas, se ve en el metro también. Hay experimentos de esto, de poner líneas y la gente la respeta, y las usa, hay un efecto psicológico con las líneas. Lo más seguro para la movilidad en la ciudad y lo más sensato también, es ir despacio y por un tema de seguridad para peatones, ciclovía y automóviles, no debería ir más de 50 k/hora. El Transantiago promedio tiene 18 k/hora. Y no me sirve de nada ir a 100 k/hora, si el resto del tiempo estoy parado en la luz roja. Todo el flujo puede funcionar bien, a un flujo de velocidad baja, con menos pérdidas de tiempo.

E: Con respecto al movimiento, y otros movimientos que hagan estas actividades la marcha masiva de los martes, ¿cuál es tu opinión respecto a estas actividades?, y ¿ves que producen algún cambio en las actitudes de las personas frente al transporte.

A: Desde un lado, la cicletada del primer martes, visibiliza una masa crítica, que si no los viera juntos, vería uno o dos ciclistas y ves que pasan desapercibidos, cuando se suman más ciclista, no pasan desapercibidos, en lo social se ve como algo importante, la masividad de la cicletada valida el movimiento de los ciclistas en general. Entonces pone sobre la mesa y le da poder al ciclista “mira, somos tantos, y queremos que bajes la velocidad”, son poder ante las autoridades para hacer políticas públicas, es una herramienta política muy fuerte solamente al mostrarse como tal, es como desfile militar, es mostrar poder, tengo armamentos y no me puedo ir. Esto es lo mismo, somos la cicletada del Foro mundial, son como 15 mil ciclistas, y es una cosa gigantesca, que no paraba nunca. Eso ante un alcalde, un intendente, o la presidenta, es muy grande, prefiero tenerlos de mi lado, que tenerlos en contra, entonces, ahí ya los recibes en la moneda, haces leyes que no les genera beneficios, que se respeta el derecho a la vida, los empiezas a tomar en consideración, porque además son hartos y puntos. Y lo peor para las autoridades es que son los usuarios más organizados de los modos de transportes. Hoy tienes el automóvil club que representa al 0,00001 de los conductores, los usuarios del Transantiago no tienen organización, hay voceros, pero los ciclistas son los más organizados, tienes los estudiantes, los sindicatos y los ciclistas, ellos son los peligrosos para la autoridad. Entonces la cicletada del primer martes es por ese lado una herramienta política muy fuerte, de protección, de reconocimiento, y de desfile militar ciclista.

Ahora visto desde el otro lado, del usuario que va, para mi es una fiesta, el viernes con los amigos en un bar, y vas y te encuentras con otro, del colegio, y vas pedaleando con él, y como está tu mamá, después ahí fuimos compañeros en la U, estas por dos horas, dando vueltas, y era como estar en una fiesta en el parque y te saludaste con todos. Ahora las marchas son más alegres, en los 90' ibas mirando a los pacos, los guanacos, ibas preparado para la pelea, ahora vas a la marcha y te encuentras con familiares, amigos, las cicletadas son como eso, como un encuentro en el parque, visto desde el usuario por dentro.

E: ¿cómo crees que deberían ser las políticas públicas para mejorar el sistema de transporte?

A: Tener una lógica de plan de desarrollo país, económico, que no tenemos, estamos a la deriva, producimos un poco de minerales, pescado, y ya es lo que hay, pero no tenemos una lógica de desarrollo, en el año 2020 vas a hacer esto, el 2030, esto, todo flota. Al no tener este lineamiento básico la ciudad está a la espera, hoy el centro de Santiago se va moviendo hacia el oriente, y pasa a la zona de ahumada, después migra hacia Plaza Italia, después a Providencia, Las Condes, Vitacura, Lo Barnechea, y en 20 años más como en Mendoza. El problema es que si vas alejando los núcleos de trabajo, las empresas se van moviendo, cuando haces esto toda la infraestructura que diseñaste la tienes que ir forzando hacia el oriente. Hoy todos los viajes que están orientados a Ahumada, están a Tobalaba, Las Condes, y eso hace que para que la gente que vive en Las Condes sea cómoda, están cerca del trabajo, pero los trabajadores están cada vez más lejos de su trabajo. Ni siquiera hay paraderos del Transantiago, entonces cómo van a llegar acá los trabajadores. Entonces fuerzas al sistema de transporte público los paraderos, etc., vas creando detrás del mercado, cuando el mercado debe adaptarse al plan, estas son nuestras zonas para las industrias, edificios, y ver el tema de la llegada de los trabajadores. Debe haber un plan de la ciudad que ponga orden en las relaciones.

Adicionalmente hay otro factor cultural, ante la ausencia de un plan, hay dos variables graves y muy culturales, no se pueden cambiar fácilmente: una, es la lógica segregación clasista o estratos económicos, donde se alejan los ricos, y eso genera una dualidad del espacio público. Por ejemplo la autopista Vespucio Sur, da la vuelta completa hasta El Salto. Vespucio Sur costo como 11 millones de dólares el km, Vespucio Oriente 100 millones de dólares el km, entonces 900 veces más, algo que es obras públicas, debería tener el mismo tratamiento. Hoy ese mismo Vespucio Oriente, son 9 km, vale 900 mil de dólares, va desde El Salto a Príncipe de Gales, pero desde del cerro Parque Metropolitano a Príncipe de Gales, va todo subterráneo, desde el Parque Metropolitano hasta El Salto va en tercer piso en viaducto, hoy tienes Vespucio Norte por arriba y tiene salida a los túneles, y tendrás un tercer piso, o sea, de la misma obra, la zona rica va en subterráneo por el parque y las zonas más pobres, van en viaductos por tercer piso, eso no es humanamente aceptable. Pudiera serlo si eso fuera un espacio privado, pero es una obra pública, financiada en un

51% por el Estado y no se puede hacer esta discriminación. El Estado debe reducir las brechas económicas, con esto estas condenando a la gente a tener más ruido, además es una autopista que no se justificaría, que podría hacer metro que es más barata. El tramo nuevo de Príncipe de Gales a rotonda de Grecia vale 150 millones de pesos el km, o sea, el doble que hacer un metro, no tiene sentido si ya hiciste el metro por arriba. Entonces por un lado tú tienes una cultura que segrega clasistamente pero eso es histórico. Parque Santa Lucía, eso era un pedazo de tierra, eso se cubrió de verde por un lado, y el peladero por el otro, para no ver la pobreza, desde los fundadores, se ha hecho máscaras para no ver la pobreza de Santiago, por eso, la primera época los españoles estaban al lado del río y los indígenas en la chimba al otro lado del río. Esa lógica sigue hasta el día de hoy; la lógica clasista. Eso es un tema cultural, social y que mantiene la autoridad. Es cosa de evaluar la calidad de una estación en la zona oriente, comparar con la estación la Cisterna, ves diferentes calidades y tratas al usuario. Y ambas pagan la misma tarifa. En un avión el pago es diferenciado y el trato es discriminatorio. No todas las líneas tienen asientos.

Por otro lado, tenemos además, algo que no sucede en Europa, es que el auto es un símbolo de exitismo social, generalmente en la universidad, lo primero es juntar plata para comprarse un auto, no tiene casa, vive con su mamá, eso lo valida culturalmente.

Yo viví en varios países, como 20 años. En Alemania un súper empresario puede ir en el metro como cualquier persona, y no tiene ningún problema mental por subirse al metro, aquí eso nunca pasa. Si él no va en el súper auto del año, lo van a ver mal sus propios pares. Bajo esa lógica cultural, de que el auto es un símbolo de éxito, ¿cómo vas a convencer a alguien que se baje del auto?, que además está pagando para irse en bicicleta, es absurdo, es un mensaje disociado. Para algunos opinólogos es casi obligar a la gente a la pobreza cuando no tiene ningún sustento, en Europa la gente va en bicicleta a su trabajo, no tienen problemas psicológicos, pero aquí siempre está el mensaje de cómprate un auto perico, el tema es mental.

E: ¿Qué consecuencias o repercusiones puede tener el movimiento en el futuro respecto al transporte, también incluso al tema de la calidad de vida?

A: Cuando las relaciones culturales están definidas según yo -Marx y Gramsci lo trabajan-, por un tema de los modos de producción, la súper estructura define la cultura, si yo no cambio la lógica de producción es difícil cambiar la lógica de la cultura, si no cambia la lógica del exitismo, del auto. Bajo las mismas herramientas del modelo, donde la gente hace las cosas y está castigada a pagar, yo podría cobrarle groseramente el estacionamiento, por circular dentro de la avda. Vespucio, estoy desincentivando. Lo que pasa en una autopista si hay congestión te cobran más para que tú te salgas de la autopista, eso es como súper contrario a la lógica del servicio, si te doy un buen servicio te cobro más, en este caso si te doy un mal servicio, te cobro más para que tú te vayas. Eso incentiva a que siempre el servicio sea malo, para cobrarte más.

El tema cultural, sacarlos por buena voluntad, decirles que estamos terminando, etc., es un mensaje como demasiado lejano, y para una sociedad tan individualista, no lo cala, la única manera para ese tipo de gente que ya tomó conciencia, usa la bicicleta, cada vez más ocupa la bicicleta, por un tema de conciencia ciudadana. Quien no la toma por un tema de conciencia, bajo las mismas herramientas del modelo, muy kung fu, contra sí mismas, cobrarle por el daño que le están generando a la ciudad. La congestión no se genera porque sí, la genera la sumatoria de todos los tipos que se fueron en su auto a ese lugar, entonces la realidad es: uno la congestión, uno es tráfico; entonces si usted está congestionando, va a tener que pagar el costo social del daño que le está generando a la ciudad. Y eso vale, 20, 30, 50 mil pesos diarios. Como no tomó conciencia, ahora lo fuerzo a bajarse.

Ahí el movimiento creo que nos falta a veces un poco, si bien estamos en el discurso muy social, como muy de la invitación a la responsabilidad colectiva, muy hippie, nos falta usar herramientas de sistema, de la ley, del modelo, contra sí mismo, y con eso potenciar nuestro plan o nuestra visión de cómo debería ser la ciudad. El movimiento es un aporte al cambio de sistema, si los ciclistas no estuvieran organizados, no se habría logrado nada de lo que hay. Los usuarios del Transantiago no lograron nada por no estar organizados. Estuvo años colapsado, la gente sufriendo, empeoran el servicio, le suben la tarifa, pero como nadie está organizado no puede hacer nada, unos peces sin organización, son abusados por los tiburones. Y en el caso de los ciclistas que son menos que los usuarios del Transantiago,

por estar organizados, tienen más fuerza, incluso más que los peatones, que somos todos, y como no tenemos organización, no hacemos valer nuestros derechos de usar una vereda. Entonces claramente el movimiento ciclista es un gran aporte, al empoderamiento de los ciudadanos que usan la bicicleta. Ahora en el caso particular de los furiosos ciclistas, es uno de los movimientos más antiguo, es el referente para muchos, nacen otros más que tienen la lógica de los furiosos, pero no tienen nada de furiosos, son como osos pandas, existe como un miedo de los furiosos ciclistas, pero somos gente muy amable y quizás ahí viene algo que es un factor que es un factor diferenciador en todos los medios de transporte, que uno va feliz, es en la bicicleta. En el transporte o va normal, o va enojado, en el auto puede ir normal, feliz, pero al poco rato, va enojado cuando tiene que esperar la luz roja, se empieza a enojar, más el tipo que lo está “pitiando”, entonces la relación con el automóvil es violenta, a menos que vayas en una autopista y esté todo vacío. Pero en la bicicleta vas mirando, el vientequito, tiene otra relación, uno va disfrutando el paisaje, es un paseo. Es un valor que no tiene ningún otro modo, el valor del paseo. Nunca se considera desde la ingeniería. Cuando se hace la ruta, se hace en la lógica de la rapidez. Es un dogma casi religioso, que todo debe ser rápido. A veces uno podía elegir la ruta más cómoda y la más feliz, donde hay barrios bonitos, plantitas, donde hay árboles donde te hace más feliz. La Ruta feliz desde la Ingeniería nunca nadie la ha visto. Se podría ver en Santiago la Ruta Feliz, y se va ponderando... ver las villas, ir por Vespucio, uno la usa, pero es molesta. Pero hay otras vías que son súper agradables de usar. El último tramo de la 42 k que va desde la estación Mapocho y el Parque Fluvial, va un tramo, que en ese caso en particular es vía verde, es súper agradable, no hay auto, es muy maravilloso ese tramo además en bajadita. Esas tipos de rutas, las puedes puntear y tener una red de rutas felices. Si quiero ir al trabajo, me voy de la manera más feliz. La otra vez el Presidente Chávez, planteaba sobre las políticas públicas la conexión de metro y teleférico, y yo tenía una visión como muy típica del chileno, de arrogante tecnócrata, no era rentable, su respuesta fue: “ok, bien pero eso hace que la gente sea más feliz ¿o no?, eso destruía todo lo que estaba planteando. No sirve de nada una política pública si no hace que la gente sea más feliz. Esa no fue una definición de Chávez, sino que de Bolívar, las políticas públicas, tiene que hacer felices a la

gente; por eso la ONU mide el índice de felicidad. Nosotros deberíamos medir eso, y no el tiempo.

E: gracias, buena la reflexión.

2.- Entrevista a Sergio Giacaman, miembro de Asamblea Activa del MFC, 22 de diciembre de 2016.

E: En primer lugar, quiero que se presente, ¿a qué se dedica?

S: Yo soy Sergio Giacaman, parte de la asamblea del movimiento y trabajo en una inmobiliaria, en la asamblea hace 3 años, antes era voluntario.

E: ¿Qué opina sobre la movilidad que hay en Santiago, como la gente se mueve de un lado a otro, sobre los modos de transporte, cómo funciona el Transantiago, como funciona la ciudad en función de tanto vehículo?

S: Funciona súper mal, porque la ciudad está pensada en términos anacrónicos, la infraestructura fue diseñada para un modelo que ya no existe y por lo tanto, quedamos con un espacio predefinido que no es posible aumentar, por lo tanto, es absolutamente limitado, sin embargo los actores han seguido creciendo y creciendo. Por una parte, nadie quien diseño el tramado de la ciudad y crearon el sistema Gamero para construir las calles, no pensaron que esto iba a pasar los 2 millones de habitantes. Cuando se pensó en la ciudad, no se pensó que iba a haber vehículos motorizados, se diseñó como se diseñaban las ciudades hacen 2 mil años anteriores, para que pasara una carreta con bueyes para trasladar las cosas que se necesitaban de un lugar a otro y con el resto del espacio, como un espacio privado. Entonces se consideró que ese espacio era para que la gente se transportara. El problema es que la calle se definió como un espacio para todos, y por eso se llama vía pública. A medida que fue pasando el tiempo y hubo cambio de paradigma, ese espacio se le asoció al vehículo motorizado y las personas tuvieron que salir de la calle o te mataban. Nunca se pensó que iba a haber el volumen de auto que hay ahora, creció el parque

vehicular y empezó a saturar el espacio de la calle, y también se saturó de población y de ahí las veredas. Vivimos en una ciudad que ya no hay más espacios, no puedes correr todo a 15 metros para un lado porque no existe, el casco histórico no resiste un rediseño ni siquiera a nivel subterráneo.

Los trabajos para hacer las nuevas líneas ha sido eterno, porque está todo demasiado utilizado, entonces ¿qué pasa? De alguna manera hay un contrato social en que se entiende que las calles son para los autos, porque se supone que es la forma de moverse por las calles. El problema es que solo el 10% de la población se mueve en auto, el 90 % es de espacio público, hay un problema de distribución de espacio, es demasiado injusto y aparte es tremendamente arbitrario, principalmente porque la forma se sesgo es económica, los que tienen dinero pueden comprarse un auto, y los que no tienen dinero, tiene que andar en transporte público. Sucede que empieza a crearse esta forma de injusticia, en la cual los que son más tienen menos espacio, y los que son menos, tienen más derechos. No está escrito en ninguna ley, pero en la práctica así ocurre.

Llega un punto en que uno dice qué pasa, por qué, hasta cuándo?, ahí piensas y resulta que en algún momento la gran industria del petróleo por un lado, y la gran industria automotriz por el otro, hicieron todo lo posible por ganar este espacio, y fueron y le pagaron a los boy scouts para que le enseñaran a la gente a cruzar la calle y el chiste de los dibujos animados, era que cruzaban a la abuelita en la esquina, pero sin embargo, sin decirlo abiertamente lograron sacar a los peatones a la calle y subirlos a las veredas, y se despejó la calle, y ahora por ley la calle es de los autos y es para el tránsito. ¿Qué paso?, las sociedades crecieron entorno al espacio público, que ya no existe como tal, probablemente tu eres muy chico pa entenderlo así, por ejemplo, yo, jugaba a la pelota en la calle, y de repente venía un auto, parábamos, pasaba el auto y seguíamos el partido, ahora teni que ir a un barrio suburbano muy lejano para hacer esto, es imposible.

Se dio este modelo y llego a un punto que no da para más, y ese punto fue hace mucho tiempo, la gente asumió después que todo es parte de un modelo que estaba correcto porque a otras sociedades les pasó antes. Los tacos en EE.UU. de 2 o 3 horas pasan hace 5 años, o

cuál es el problema si en las autopistas están llenas en EE.UU. hace 20 años, o cuál es el problema si en China hay tacom que duran 2 días. A la escala que tenemos nosotros, todavía podríamos romper ese ciclo vicioso. Motivaciones, miles.

Ocurre que esa carencia espacial versus la mala calidad que genera porque es absolutamente absurdo que alguien que trabaja durante 8 horas, gasta una hora y medio de trayecto para ir al trabajo, y lo mismo de vuelta, al final para trabajar 8, gastas 3 en trasportarte en distancias que no se justifican, vivir con la incertidumbre si hay o no vehículos para salir porque si sale empieza a morir gente producto de la contaminación, en una ciudad que no tiene una capacidad de ventilación natural que lo justifique, en una ciudad donde las distancias son absolutamente manejables, esto no es una ciudad muy grande, sin embargo, se ha sostenido el modelo, y el incentivo para el uso del automóvil, fueron como muy potentes de parte del estado chileno.

Nosotros hemos peleado con la cultura de cómprate un auto perico, tiene que ver con una forma superficial que si quería tener sexo y terminar con la mujer que corresponde, tenía que tener un auto, porque la mina se iba a poner exquisita en el auto. Aspiracionalmente dejamos de ser una sociedad que quería tener un espacio de tierra, una casa, formar una familia, ahora, tener un auto. El problema es que si todos tienen un auto, ninguno lo puede usar, porque basta que todos tengamos un auto y queramos salir, no vamos a lograr cruzar la puerta de la casa porque va a estar el auto del otro. Entonces, ¿hasta dónde?, ¿hasta cuándo y por qué? Esto ha terminado de reivindicar y de potenciar el sistema de casta que hay en Chile, porque hay una correlación directa entre el costo de un vehículo y la capacidad de tener uno y usarlo.

Finalmente, termina siendo una señal de status, un referente de éxito social y aspiracionalmente el auto se transformó en la nueva vivienda, el nuevo éxito social, tener un vehículo. El problema es que ya no tenemos donde meterlo.

E: Frente a toda esta problemática, ¿qué rol juegan las políticas públicas?

S: Las políticas públicas definen como nos comportamos en sociedad. El problema es que la forma en que está entendido el sistema de la movilidad, no habla de que la gente tenga mayor calidad de vida, o una forma más justa, lo que moviliza las políticas públicas es el poder económico. Se entiende que las calles son para que se transporte la gente a producir, que se transforma en las mercaderías y bienes a las fábricas, para que las fábricas puedan despachar los productos a los consumidores y finalmente se supone que es para el desarrollo económico. Con eso reducimos toda la experiencia de estar en el espacio público, a desplazarme de “a” a “b”, por a b c o d motivo.

Con eso en mente, hasta la última ciclovía que se ha inaugurado en Chile, la forma en que se decidió si sí o no, el lugar y el tamaño fue, cuantos más autos puedo hacer pasar por esta calle, y cuánto más rápido puedo hacer que pasen, eso para construir en una ciclovía, que aproximadamente tiene un valor monetario entre 1 y 2 millones de dólares por km. Construir una facilidad para el ciclista, pero no me importo saber si el ciclista quiere o no pasar por ahí, no me interesó si está dentro de un trayecto útil para los ciclistas, no me importó si iba a ser amigable con el vecindario, me importó si así podía hacer pasar más autos y más rápido por ese lugar.

Está comprobado científica y empíricamente que a mayor velocidad, hay más muertes por accidentes de tránsito y que si un auto se desplaza a 40 km/hora, tiene un tipo de incidencia, y si se desplaza a 50, la incidencia que generas de crecimiento exponencial, eso significa que si tú te caes de un edificio, de un 4to piso, eso equivale a andar a 40 km x hora, andar a 50 es caer del séptimo, andar a 60 es caerse del noveno, qué significa eso?, que todos sabemos que a más velocidad, mas costo social, más muertes, porque los daños por reparar son más caros, porque el tema de inversión Estado es mucho mayor, sin embargo al Estado le sigue interesando que se transite más rápido, lo que es absolutamente dicotómico para lo que debería ser una política pública. Somos la única sociedad en el mundo, donde en vez de reducirse la velocidad de tránsito en las vías públicas, aumentó, nosotros de 50 km pasó a 60 en zonas urbanas, probablemente porque tenemos los mejores choferes del mundo, porque tenemos las mejores calles y porque usamos los mejores autos, pero ninguno de esos casos es real, por qué tenemos las calles más rápidas?, porque alguien en algún

momento logró que alguien pensará que esa era una buena idea, claro, si voy más rápido voy a llegar antes a un lugar.

Está demostrado que la velocidad de traslado, en términos de aceleración no condice con la velocidad de traslado final. De hecho en los últimos 5 años, en forma inequívoca en las mediciones de eficiencia del transporte, la bicicleta ha ganado todas las veces, contra el auto, contra la moto, el metro, la caminata, contra la mezcla de la combinación de todas esas. ¿Qué prueba eso?, que no importa cuánto más rápido llego a la cruz roja, tengo que frenar, entonces no me sirve de nada si voy a 200 si tengo que parar y respetar y el que viene a 10 me alcanza. ¿Qué logramos entender con eso? Que no es la velocidad final que yo llego, sino que es la velocidad estándar que puedo llevar durante mi tránsito la que va a reflejar finalmente cuanto es mi tiempo de traslado.

Dicho eso, la gente lo ve mecánicamente y cotidianamente, hay personas que pasan a 200 en su auto, y se quedan después parado en el taco, viene el Transantiago y te pasa en 15 cuadras y lo pilla y lo pasa, y les paso a todos cotidianamente en el taco y viene la señora con el carrito, pasan con un coche, pasan por el lado del ciclista, estático en tu lugar, dicho eso, queda claro que lo que nunca pensó el Estado es el bienestar de las personas, porque por último si se entendiera que yo voy a hacer que la gente ande más rápido, porque alguien va a ganar con esto, todavía no te puedo explicar quién, pero alguien va a ganar. Como voy a hacer que las calles sean más rápidas, pero a más velocidad, hay más riesgo, entonces le voy a enseñar a la gente, voy a aumentar la cantidad de horas en la que le enseño a la gente a transitar, y en primero básico le voy a enseñar 5 horas de tránsito y en 5° básico, le voy a enseñar 10 horas de tránsito, y en 8vo básico le voy a enseñar 20 horas de tránsito.

La gente tiene que moverse a su casa, pero cuando tienen 5 años van con sus papás, cuando tienen 15 van en el transporte escolar, y cuando tienen 10 o 12 pueden ir solos, pero no es el caso, en Chile no se cumple eso, la forma en que está marcado la ley de tránsito en la malla curricular, es cuantos semáforos rojos hay en un libro de matemáticas de 2do básico, entonces esperamos que la gente se comporte mejor y que esté más segura en calles que son peligrosas para ellos, pero no les dimos ninguna herramienta. Ah ¡ pero detente ¡ vamos a

hacerle más pregunta a la gente que tiene que manejar los autos, y de que le sirve conocer más de 400 preguntas a un chofer, si el peatón no sabe que tiene que cruzar por la esquina y llega y cruza en cualquier momento, la mayor desgracia en Chile, la mayor cantidad de muertes en niños ocurre a menos de 200 metros de un colegio, y tiene que ver que los niños van llegando a clases y cruzan corriendo, y los agarra un auto, siendo que la solución fue poner cartel que diga ande más despacio porque es zona de escuela, porque sabemos que en Chile hacen mucho caso a los carteles.

¿Qué pasa?, que como este es un tema que nadie te enseñó, que nadie te entendió y finalmente terminas absorbiendo por osmosis, resulta que el niño empieza a comportarse con lo que ve, y ¿cómo aprende?, sentado en la silla de niño los primeros dos años de vida, y después aprende que el auto tiene que estacionar en cualquier parte idealmente arriba de un pasto de algún vecino y tengo que salir corriendo y cruzar porque mi papá me tiene que dejar en el colegio porque se tiene que ir a trabajar, y esa es toda la noción que tengo yo de educación de tránsito.

Pero yo supongo que en el fuero interno, todas las familias, le dicen a los niños que tienen que respetar la luz roja, qué significan las señales del tránsito, que es súper importante avisar y mostrar una maniobra antes de, porque con eso nos comunicamos y se logra una sociedad mejor. Dicho eso, es lo que vivimos cotidianamente todos.

E: Teniendo en cuenta todo esto, ¿cómo cree usted se ve afectada la calidad de vida en general?, ya que las políticas públicas no piensan en eso al hacerlas.

S: Yo creo que es súper nefasto, porque al final existe una percepción personal de que el espacio público y el momento de trasladarnos de un lugar a otro, es un conflicto y una confrontación, en el cual soy yo versus los otros. Mi postura al enfrentarme al lugar donde debería ser un ente social que en acumular con sus pares, porque es el espacio donde comparto con los mismos, termina siendo un lugar donde yo me enfrento a ellos, y en el lugar donde yo tengo que luchar para hacer valer mi derecho a tener ese espacio, entonces ves en la esquina a los peatones esperando con rabia el cambio de luz por muchísimo rato para luego cruzar corriendo, porque saben que si cruzan caminando, no les alcanza el

semáforo para cruzar por completo. Cuando el semáforo está titilando del otro lado, el peatón está esperando para tirar el pie encima, y el automovilista ve que tiene ganas de tirar la pata, en la luz amarilla, y está dudando si acelera o no.

En una sociedad donde la población se va haciendo más vieja, el tiempo para cruzar las calles es más corto, en pro de que los autos puedan desplazarse más rápido, ya la gente no puede cruzar en todas las direcciones, a veces para virar a una esquina, tiene que cruzar haciendo una C, y cruzar para un lado, para el otro, el resto no puede porque en esa esquina está pensada para que doblen los autos más rápidos para descongestionar esa calle. El resultado es que una persona de la tercera edad, que quiere cruzar la plaza Ñuñoa, tiene que cruzar 4 pistas para conectar con la plaza.

Una persona en el 100% de sus condiciones a los 20 años lo puede hacer en el semáforo, pero si esa persona va con un coche, con un perro, si tiene discapacidad, si es una persona que tiene lentitud está condenada a esperar 45 segundos de tránsito de autos para tener otros 9 segundos de tránsito de peatones. Cuál es el valor extra que tiene un vehículo que quién está arriba de él tenga más derecho en la sociedad.

De alguna forma la gente sigue entendiendo que necesita un auto porque tengo más derecho arriba de un auto, que los que están debajo de un auto y eso es tremendamente injusto, están tremendamente equivocadas y sin embargo, sigue ocurriendo. Piensa que la calle con la plaza, con el estacionamiento, son bienes públicos, bienes nacionales de uso público, son de todos, si yo pongo en un espacio de estacionamiento, me cabe una mesa de ping-pong, me caben 5 bancas, 4 metros de áreas verdes. Sin embargo, si buscas en el centro, está lleno de estacionamientos para los autos en el día, que es espacio muerto, es espacio de todos. Sin embargo, te pones a mirar las veredas, de repente hay veredas que no puede pasar una persona con coche o un paragua, porque el espacio que hay entre el muro y la casa, es muy reducido, pero cada 25 metros más encima hay un poste de la luz.

De alguna forma cuando se pensó en moverse fue más importante que tan rápido nos podíamos mover, que tan rápidos queríamos movernos como personas y no que tan felices queríamos movernos a, entonces siempre se pensó de ir de “a” a “b”, pero no se pensó

porqué se iba ni jamás se pensó en la experiencia del viaje en ...que decimos nosotros: el auto te aliena, te metí en una burbuja de fierro y te separas del resto, y ya no son iguales y pasan a ser un problema en tu trayecto, al final de cuentas, son obstáculos a vencer para llegar a tu destino, entonces la persona que estaba adelante te está bloqueando la vía, nada más, no piensas si esa persona necesita cruzar rápido porque se le arrancó su hijo, o si lo acaban de asaltar y quiere pedir ayuda, o porque va más rápido porque su hija tuvo un problema en el colegio o porque se desmayó, tú piensas que es un estúpido que está cruzando donde no debe cruzar, en un momento que no debe pasar, cuando el derecho a pasar es tuyo.

Entonces, eso se va multiplicando, y a la tercera esquina que te pasa algo así, decís, no el espacio es mío, porque de alguna forma estás haciendo valer tus derechos, entonces 4 esquinas más allá, te encuentras un auto que anda en la misma, entonces llega un punto en que la situación es tan intolerable que utilizas tu arma secreta, y le disparas unos sonidos con la bocina y todos los problemas se deberían desaparecer por la forma en que la gente usa la bocina, pero la bocina solo es un problema más, entonces qué pasa, es que dejas de ser permeable, dejas de ser humano para transformarte en conductor y con la mentalidad de conductor, salí a destruir las calles, qué es lo que hacen literalmente los autos.

Nosotros decimos, que al contrario, deja el auto en la casa, te subas a una bicicleta y vivas la experiencia humana de fluir por la ciudad, de ser permeable a los olores, a los cambios de temperaturas, a los sonidos y ser permeable a que en la esquina estará la señora Florencia barriendo la calle como todos los días, que en la otra esquina va a estar don Pedro abriendo su quiosco de diarios y que seas permeable, como en la esquina de más allá de vas a encontrar con Juan que sale a la misma hora de su casa por el otro lado, y que llega siempre a la misma esquina.

Finalmente nosotros decimos que por una cuestión de velocidades y por una cuestión de estar expuesto al medio ambiente, de alguna forma andar en bicicleta es un ejercicio social, y sociabilizante, y decimos también que hace permeable tu entorno y al hacerlo pasas a ser

parte del entorno, y las cosas que ocurren, empiezan a tener importancia, eso es vital para nosotros.

E: ¿Usted podría decir que en los últimos tiempos, ha habido un incremento en el uso de la bicicleta?.

S: Ha habido un incremento del uso de todo: más celulares, autos, bicicletas, pedófilos, colusión de las empresas, todo ha aumentado, ha sido mayor de la bicicleta, indudablemente, tiene que ver con varias cosas: 1° el fracaso del modelo del transporte público, el Transantiago, fue un gigantesco potenciador del resto del transporte, en un principio de la caminata, salir 3 horas caminando antes. También empezó a ocurrir que la gente que esperaba 25 minutos para subirse como sardina, empezó a ver que el vecino pasaba en bicicleta y que después cuando llegaba el vecino estaba regando en su casa, y eso significó pensar que “yo también puedo”, habló con el vecino y este le dijo que no era tanta la subida, no llegas tan transpirado, llego antes, tienes tiempo, descansas, no te aprieta nadie, por lo tanto, más gente usa la bicicleta.

Eso vino a reforzar una serie de instancias que estaban pensando como socialmente a nivel mundial, relacionadas con ser más sustentables, se empezó como a usar más el concepto de la bicicleta como política publicitaria de estándar de vida, entonces hace un par de años si una aseguradora de vida, te quería vender un seguro de vida o una inmobiliaria vender un proyecto de departamento, aparecía una familia en bicicleta en el cartel, y claro, no te lo están diciendo abiertamente, pero tácitamente te dicen, compra aquí y sé feliz, y ¿cuál es la felicidad?, es andar en bicicleta.

Pero sin embargo, muchos dicen que van a llegar muertos, la Sra. Julia tiene 85 años y se va en bicicleta, yo ando todos los días y sigo estando vivo. Mientras más gente ande en bicicleta, más lento tienen que andar los autos. Hay una suerte de visión positiva de la bicicleta, como un ideario, y una visión súper negativa del ciclista como una realidad práctica, somos el enemigo público del transporte, en general, nos odian los taxistas, los micreros y también los automovilistas y los peatones, porque se da una suerte de estupidez crónica en la sociedad. El ciclista tiene que transportarse por la calle y la vereda es para el

peatón, sin embargo, el automovilista se estaciona en la vereda y el ciclista utiliza la vereda para escapar del auto, con todo ese miedo de que pase un auto o un Transantiago y lo atropelle y su familia deje de tenerlo por el resto de sus días, se sube a la vereda, la misma sensación de miedo y vulnerabilidad que hay en la calle, se la traspasa la peatón en la vereda, y solo le queda arrancar. ¿Por qué tiene que arrancar el peatón si la vereda es para eso? Y si tu paras y le dices a cualquier ciclista, pero si yo en la vereda ando con más cuidado, no tienes que andar así, voy más despacio, ¿pero nadie te dijo que la bicicleta es de equilibrio y necesitas cierta velocidad para andar bien?

E: ¿En un plano más personal, porque usted entró al movimiento?

S: Entré porque sentí que el movimiento estaba perdiendo fuerzas, porque veía que hacía mucho tiempo se estaban haciendo muchas cosas y se estaban haciendo mal, pero no el movimiento furiosos ciclistas en sí, sino que el movimiento pro ciclistas en general en Chile, de alguna forma yo percibía que este mundo global por vivir mejor por aumentar la calidad de vida, ser más sustentable, era el momento oportuno para exacerbar el uso de la bicicleta.

E: ¿Y qué estaban haciendo?

S: Estaban más preocupados por pelear porque no los sacaran de la calle, de que las ciclovías no se hicieran en los jardines, que las ciclovías debían hacerse quitándole espacio a las pistas de autos y no rompiendo el espacio que se supone nos salva la vida.

En ese afán de hacer todo de una forma súper pragmática, que está súper bien, estaban dejando pasar el tiempo, se estaba perdiendo la objetividad por una parte y el bienestar por otro. Fui a hacer patente mi visión. Me dijeron el que lo dice, lo hace, y si consideras que hay algo que hacer, ven a hacerlo tú, primero empecé a hacerlo a una escala más barrial y con un amigo de la cicletada, me sumé a una organización con los ciclistas de Ñuñoa, mis amigos eran de los furiosos ciclistas, he ido a todas las actividades, en un momento fue como estoy en todas, y no tengo derecho a voto en las decisiones, solicité sumarme a la asamblea y después de un tiempo me hice parte del movimiento.

E: ¿Cuáles son los lineamientos del movimiento?, Me han dicho que el principal es la educación vial.

S: Lo que pasa es que nosotros entendemos que ahí, que debe ser algo positivo para nosotros, y no solo para los que practicamos y los que se cruzan en nuestro entorno, eso tiene que ver con que nosotros creemos, que principalmente en Santiago pero Chile en general, son ciudades súper amigables, en términos que en Santiago llueve 15 días al año, si no me quiero mojar, o es peligroso el piso resbaladizo o no quiero morir por una pulmonía, puedes trasladarte en Santiago fácilmente 340 días al año en bicicleta igual, porque las pendientes en Santiago son relativamente mínimas y si bien hay una pendiente en todos los sentidos, generalmente no pasan de los 9 grados, son pendientes que generalmente son abordables en una sola bicicleta por una sola velocidad y sin cambios, porque las distancias son afrontables, si te pones en Santiago de un extremo a otro, en línea recta y no son 30 km, lo que significa que es absolutamente abordable porque en bicicleta el pedaleo es una hora, a un paso relajado y aburrido, entonces de alguna forma, hay que incentivar eso y dejar que eso fluya.

Pero para que todo el mundo lo disfrute y sirva para todos, hay cosas que necesitamos tener, que son más allá de quién está arriba de la bicicleta y esas cosas son y van a hacer únicas en cualquier lugar, infraestructura por una parte, necesito un lugar donde pedalear, y de alguna forma una política de Estado que vaya en pro de que la gente comparta un espacio, las capacitaciones para que todos seamos buenos, a todo quién lo soporte, para que el niño que va caminando, sea un buen niño caminando, para que la señora que lleve un coche, o el señor que va en triciclo, sea un buen triciclo de reparto, para que el chofer de la micro sea un buen chofer, lo mismo para todos, entonces creemos que es esencial, pero no sacamos nada con educar si al final hay una parte de la sociedad que entiende que la única infraestructura es mejores calles para que los autos anden más rápidos, y porque educar es un proceso lento, de aquí a que toda la gente sepa cómo comportarse y lo tenga internalizado y sea algo que hace mecánicamente, como debiera ser, va a pasar mucho tiempo o quizás generaciones, creemos que debemos reducir la velocidad primero para que no muera tanta gente en el proceso de ser una mejor sociedad de transporte y convivencia

vial, creemos que hay que reducir la velocidad, educar a las personas, mejorar la infraestructura.

También tenemos que pensar que Chile no es solo Santiago, hay lugares como Valparaíso o en Valdivia incluso en el mismo Santiago, donde hay personas de mayor edad o menos capacidades físicas no van a poder llegar, y en esos lugares debemos ser capaces de permitirles hacer un viaje de acercamiento, o un viaje que les permita interconectarse con el sistema porque la red del metro no puede llegar a todas las esquinas y de ahí en adelante transportarse por un medio que sea distinto a lo de siempre, y ahí tenemos el pulso final de todo lo que nosotros consideramos que debemos exigir. Entre la movilidad, la capacidad de desplazarme por el medio que yo elija, una forma que sea equitativa, y esto habla no solo tener la capacidad de andar en bicicleta y dejarla en una esquina y subirme al metro, sino que significa que las micros tengan para llevar una silla de ruedas, coches, que haya ascensores de acceso en todas las estaciones de metro, para gente con silla de ruedas, con coches. Hay lugares donde poder hacer este tránsito que hayan buenas veredas, que hayan esquinas que permitan cruzar una forma eficiente, no puede ser que para que el auto no se suba a la vereda, esta tenga que tener un ángulo que le permite subir la rueda del coche.

Creemos que la reducción de la velocidad es algo que apunta a cosas buenas, sabemos que por experiencia que la velocidad máxima no refleja cómo se comporta la gente a la hora del taco ni refleja cómo va a andar en la cotidianidad cuando está el espacio saturado, que solo es un límite ficticio que se utiliza cuando el espacio está medianamente disponible, que al final significa que la gente se arriesga más, por un beneficio que no existe de llegar más rápido a un destino, creemos que la educación vial y la educación de compartir el espacio es el único camino final, todas están demás, y queremos una distribución equitativa del espacio. No puede ser que paguemos miles de dólares por 5 pistas de autopistas de un sentido, y 5 pistas de autopistas por otro sentido, y hay poblaciones que ni siquiera hay calles ni veredas.

E. Ok, más allá de las actividades que ustedes realizan, cicletadas, bici desayunos, talleres, ¿cómo ustedes pretenden lograr lo que quieren?

S: Principalmente siendo actor de visibilización del problema. Siendo si se puede ser una contraparte técnica en la toma de decisiones, siendo un consejero de experiencia en el diseño, siendo la voz de los sin voces en las reuniones de los diferentes Ministerios donde se toman las decisiones de cuántos árboles botar, cuántos jardines romper para construir una pista más de autos, y ser los que limitan cuando alguien quiere que haya más estacionamientos gratuitos o que haya una línea de casa para estacionar autos. Creemos que al final somos de alguna forma los que estamos ahí para levantar el sonido de nuestras bicicletas y nuestras voces.

Producto del sistema que tenemos no les ha llegado todavía la información, somos muy carentes en ese sentido, mucha gente que no entiende el problema que ellos viven cotidianamente, porque ese nivel de demanda de educación tenemos. Me pasa mucho que converso con gente y cuando digo que soy del movimiento furiosos ciclistas, me dicen “ah , quieres ciclovías – no” “ah, tu quieres... - no” “ah, entonces tú andas rompiendo los espejos de los autos – no”. Mi furia es porque soy parte del 90% de los derechos, al 10, y los otros que son el 10 tienen derechos del 90, esa es mi furia, lo encuentro irracional, tremendamente injusto, es súper chistoso cuando en una esquina, una auto te diga “sálate de la calle, tenía que ir en la vereda”, y si tú haces el ejercicio y te salí de la calle, te vas a encontrar en la vereda con una persona que te diga “oiga la vereda es para las personas que caminan, bájese a la calle”, ahora tengo que volar. Es la opción 1.

Opción 2: sale de la calle porque yo pago permiso de circulación y tú, no. Entonces cuando compré mi bicicleta no me dieron boleta y los neumáticos de mi bicicleta, no me dieron boleta, y cuando compro el pan, no me dan boleta, entonces “yo no pago impuestos”, entonces yo no tengo derechos a usar la calle.

Bajo esos lineamientos, tu hijo hasta que no tenga 20 años y no tenga trabajo, no va a poder andar en ninguna parte. De alguna forma como sociedad, estamos como tan reprimidos, tan castrados que la forma era exigir. A nos nosotros no nos parecía exigir, sino que eso nos enfurece, y terminamos siendo furiosos. Que la gente lo interprete mal ni vea la parte lúdica del nombre y crea que realmente vamos a salir a quemar micros ni autos en las noches, es

lo que hay, de alguna forma, en algún momento lo discutimos mucho, pero sí definimos y asumimos que el movimiento iba a ser y seguirá siendo furiosos, porque nos enfurece las injusticias.

E: ¿Cómo se relacionan ustedes con otros grupos sociales, ya sea otros grupos de ciclistas, grupos de peatones furiosos, o si hay alguna relación con otras organizaciones como de educación, AFP, existe algo?

S: Sí, nosotros nos juntamos con el que se quiera juntar, porque de alguna forma tiene que ver con esto de hablar antes que el ejercicio de la bicicleta, termina siendo un ejercicio político y que de alguna forma es un ejercicio sociabilizante, que de alguna forma esta cosa como de ir a una velocidad humana, te hace permeable a lo que ocurre en tu entorno. Nos dimos cuenta que hay muchas cosas que probablemente o abiertamente no están directamente relacionadas con la bicicleta, pero que en términos reales, si tienen que ver con llamar a la justicia, a la equidad. entonces lo que hemos hecho siempre es como tratar de aportar desde nuestra forma de visibilidad, entonces, vamos a hacer talleres a los colegios, universidades en toma, talleres colaborativos, charlas, a las tomas, realizamos cicletadas por la educación, organizamos cicletadas por No Más AFP, tenemos como política del movimiento, darle una intencionalidad y un fin todos los meses, con la cicletada del primer martes, es nuestra forma de marchar, y por lo tanto, tenemos como política buscar cualquier causa la cual podamos sumarnos. Hemos hecho cicletadas por donar sangre, cicletadas la liga chilena contra la epilepsia.

Puede ser que en la práctica, en lo personal, no tenga nada que ver, pero de alguna forma yo siento que el hecho de pertenecer a un movimiento social, está discutiendo problemas de ver las barreras que tienes que atravesar, te hace permeable a la necesidad del otro y puede que esta no sea objetivamente en el minuto tu necesidad, pero tú sabes y entiendes que se necesita todo, y que todos suman, terminas sumando todo lo que puedes. Hemos rechazado la oferta de la UDI de hacer una cicletada por Joaquín Lavín y hemos rechazado y por Carabineros de Chile también, tiene que ver más que con una decisión del movimiento per se, con la decisión de un espíritu crítico que tienen las de personas que están en la

asamblea que tiene el movimiento en ese momento. A alguien le llegó la invitación, la planteó en la asamblea, nos pusimos a discutir y votamos, lo que se decidió fue por la mayoría, y el resto acatar no más. Como somos todos medios amigos, personas afines, somos más tendencia que de la otra, pero tenemos de todo como en todos lados. Somos un grupo que apela a la diversidad en todos los sentidos, que creemos que está bien que haya gente que quiera andar en auto, y en un auto rápido, y en los lugares más civilizados fabrican velódromos, autódromos y hay carreras de autos, y la gente va a esos riesgos, con otros niveles de seguridad, con otras preparaciones para esas condiciones, y el resto del tiempo uno tiene que comprometerse comportarse como si todo el resto de los actores, fueran parte de tu familia, y el ciclista que va a adelantar ¿qué pasa si fuera mi hijo?, y si el ministro va pasando por una esquina, ¿qué pasa si fuera mi hijo?, y el que está en un paradero de micro, parado en una posa de agua y yo voy pasando en mi auto, si es mi hermano, mi tío, mi mamá y no tirarle un chorro de agua encima porque me da lo mismo, eso aplica para todos. Aplica al ciclista, que no puede andar si anduviera en una carrera en medio de las veredas.

E: Para ustedes como movimiento, ¿cuál es el mayor obstáculo que tienen para lograr todo este cambio de paradigma?

S: La ignorancia y es tan transversal, es tan castraste, que hay gente que ni siquiera se da el tiempo para entender lo que estoy diciendo, hay gente que dice que mueran todos los ciclistas, porque me molestan, no me gustan, porque me hacen ir más despacio, y eso es simple y llana ignorancia, de que el otro es un igual a ti, ignorancia de que parte de tu bienestar, también depende de que el otro esté bien, la ignorancia de saber que vivimos juntos, porque si vivimos juntos es mejor si estamos separados.

El concepto de sociedad apela justamente a eso, si yo tuviera que poner todos mis esfuerzos en suplir mis necesidades con suerte, podría tener para comer y para vivir en una choza, pero porque decidimos que juntos somos mejores, y el que se dedica a fabricar comida, otros a fabricar casas, otros a fabricar ropa, y así funcionamos. Entonces, la ignorancia de

que la capacidad que yo tengo de dañarte, es infinitamente superior si voy más rápido, la ignorancia de que me voy a sentir mal, si te causo daño en algún momento.

E: Y superado este gran obstáculo, ¿cómo sería idealmente el paradigma?, ¿cómo sería el mundo si se solucionarían todos estos problemas?

S: El paradigma sería 4 pistas: los que van más despacio, que usen la 1, los que van más rápido la 2, las que van a ir como el transporte público, la 3, y los que quieren ir mucho más rápido, que usen la 4. Esta es una opción.

La otra opción es dejar 3 pistas, que el 60% se mueva en el transporte público, y tenga el 60% del espacio, que el 15% ande en bicicleta, que tenga el 15% de espacio, el 10% que se mueva en auto, que tenga el 10% del espacio, y que los peatones que somos todos en algún momento del día, en alguna circunstancia de la vida, tengamos todo el espacio `porque nos corresponde, porque el único donde yo me voy a encontrar con un desconocido, es este, el espacio público, es el único lugar donde voy a estar enfrentado a mis iguales, porque el espacio público nos pertenece a todos, no puede ser que el 90% le cedamos al 10% la parte más grande de la torta, y si tu solo quieres andar en auto, y solo tienes el 10% del espacio, bien, disfrútalo, y si te sale muy caro andar en auto y quieres hacerlo, entonces paga por ello, pero que tu bienestar no signifique el malestar de todo el resto, que es lo que ocurre ahora, es tan injusto que las ambulancias no llegan a tiempo, las bombas de bomberos no llegan a tiempo, hay gente que prefirió hacer un viaje, que se demora 25 minutos caminando, en 20 minutos en auto, es más cómodo.

Hay gente que sale de su trabajo, en metro Escuela Militar, para ir hasta el metro Bilbao, o al metro Cantagallo, distancias que ellos con sus condiciones normales, podrían hacerlo en 30 minutos caminando, y hacen un trayecto de 15 en auto, de los cuales moviéndose pueden ser solo 5, y el resto estuvieron en un taco, pero prefieren eso, y después se pasan 15 minutos para estacionarse, y pagan 60 lucas por estacionarse, y ¿cuál es el beneficio?

Si yo quiero ir a algún lado solo, y si vivo solo, bien, pero si vivo en sociedad tengo necesidades que compartir, si es más fácil para todos andar en metro, o micro, yo dejaré mi

bicicleta en la casa, pero al momento, yo no te quise dar espacio a ti, al contrario, tengo un mejor espacio, estando yo en la calle, los demás tienen que cuidarse y comportarse mejor.

Mi argumento es que mientras yo esté en la calle, son más seguras, porque alguien que viene atrás me ve como un igual, como un ser humano, y me respeta, y por lo tanto, frena todo el tránsito.

E: Ok, sería todo, muchas gracias.

3.- Entrevista a César Garrido, ex miembro del MFC, 4 de enero de 2017.

C: Yo soy ingeniero en medio ambiente, especializado en transporte sustentable, asesor del gobierno de Chile como 6 años en el tema, trabajé para Naciones Unidas, para proyectos del Banco Mundial, yo tengo hartos “carrete formal” para el uso de la bicicleta. Trabajé en Lima, trabajé en Bogotá, trabajé en Montevideo, hartos carrete, y una de las gueas más divertidas que ocurría y la que muchas veces explicaba por qué tenía pega era porque era súper difícil de explicar el fenómeno que pasaba en Santiago, y en Chile. Por ejemplo en Lima, el Banco Mundial puso plata para proyectos promoción antes que en Chile. En Chile el Banco Mundial no puso un peso, y acá veníamos creciendo con tasas súper altas en el uso de la bicicleta. Y básicamente, empujamos dinámicas sociales, pero en ningún caso fue responsabilidad de los furiosos. En el análisis que se hacía después era de que, en la práctica, las acciones y el discurso que habíamos logrado construir; esta guea de que todos éramos furiosos y que la guea era súper inclusiva, y que no éramos deportistas, y de que tampoco éramos puros estudiantes y tampoco anarquistas, sino que éramos empresarios, de todo en definitiva; hizo que con respecto al movimiento se creara un grupo de identidad, en algún momento fue considerada como tribu urbana, y creo que cada vez más, por el rol más creciente que adhiere, a este movimiento furioso ciclista o la causa de la bicicleta, sin ser activista ni activo participante de ninguna agrupación. Y el movimiento creció, porque además nuestro discurso y nuestra realidad era que no vivíamos agrupados. Puta, nos juntábamos, nos tomábamos dos chelas tú, invitábamos un par de cabros más y sería.

Entonces claro, el movimiento, desde el análisis que logramos hacer después de mucho tiempo, con gente que trabajaba el ámbito de las Ciencias Sociales era que el discurso del movimiento, ni siquiera los participantes habían logrado generar un catalizador en el ámbito de la sociedad civil que participaba en temas de movilidad. Incluso, antes no había nadie que participara en temas de movilidad, si tú haces un barrido histórico, así peatones reclamando por algo, ¡el día del pico!, los peatones, además peatones furiosos, fue recién el 2007-2008, los primeros así como reclamos. Y en tema de bicicleta, nada. Y de hecho los furiosos formamos grupos fuera de Chile. Algunos de nosotros, Nico Bilfe y otra gente, en los 90's fines de los 90's fueron invitados fuera de Chile a la inauguración del movimiento de los furiosos ciclistas de Quito ponte tú. El Movimiento de los furiosos ciclistas de Quito, que hay hoy día, y que Acción Ecológica, y QuitoPedal, y ahora también treinta agrupaciones, y que comenzó liderando Diego Puente, tuvo que ver con nuestros contactos como ambientalistas, y ellos en un momento, formaron el movimiento y nos invitaron casi como autoridades. En México también. En México no había ni un movimiento social con respecto al uso de la bicicleta, y había un par de personajes que participaban en nuestras listas de discusión, Y estaba el Agustín Villegas y otra gente de México, sin tener un movimiento en México. Y era súper divertido, porque ellos participaban de las discusiones en Chile, y contaban sus experiencias en México, y la guesa era, en el año 1997, estaba el boom del Internet, y estaban estos grupos de discusión en donde participaba gente de distintas partes del mundo, y participaban en esta guesa que era biciletudos era la lista, se llamaba Biciletudos. Entonces Agustín y otra gente decidieron formar Bicitecas. A partir de los furiosos Ciclistas.

E: ¿Cómo es eso de Bicitecas?

Bicitecas es el nombre que tienen ellos en México. Y así, pasó lo mismo en Uruguay con Urubike, pero en la práctica, el movimiento como tal, si tú me decí: “Llevay artos años, que es lo que han estado haciendo” Ná po gueón, o sea no sé. En la práctica en verdad no sé. Porque nos juntamos, gente que tenía ganas de hacer cosas, o no los pescábamos, o nos gustaba y nos subíamos, pero en la práctica, eso generó un movimiento social en torno a la bicicleta, ya sea a la vera de los furiosos, o fuera de los furiosos, de la mano con los

furiosos, o en mala con los furiosos, hizo que los movimientos pro bicicleta creciera con... puta, el primer grupo fue Arriba e' la chancha, y nacieron una instancia muy similar de la que estamos hoy día los furiosos, donde había un grupo que quería tener el control formal de los furiosos, y estábamos los otros, que no estábamos ni ahí con hacer un grupo formal. Que en definitiva, el que estaba de vocero, era vocero, que si lo hacía bien que esté, pero que nadie nos venga a dar instrucciones, y respetemos los acuerdos, no había más complejidades que esa. Y así nace Arriba e' la Chanca el 2002, el 2000. Y de ahí empiezan a salir un montón de grupos, entonces, es larga tu tesis, jajajaja. Porque es difícil, es difícil identificar... a ver lo que te comentaba por otro lado, lo que sí, y ahí hay que buscar como fue esa documentación, que hay mucha gente que se siente identificada, sea gay o no, pero con el tema de los derechos de los homosexuales, sea vegana o no, pero con el tema de los derechos de los animales, éramos como los defensores de los derechos de los ciclistas vulnerables po gueón, porque nada más éramos una manga de pelotudos, que nos imponemos por el volumen de gente. Pero los furiosos ciclistas éramos gueones que cortábamos Apoquindo y la Alameda, éramos 7 u 8. Entonces generábamos una empatía de empoderamiento social, que hacía que gente se sentía identificada con nosotros sin siquiera participar.

E: Si, ese es un elemento muy raro, porque, que tengan esa estructura, que sean inicialmente súper pocos, y que de ahí generen una empatía y un empoderamiento social hace que sea súper difícil definirlos a ustedes como un movimiento social en específico, es como súper difuso...

C: Y yo creo que esa es la gracia, porque en la práctica, no hemos mantenido lo más al margen que hemos podido de, puta, de gobiernos específicos, de discusiones politiqueras específicas. Si hay que ir a tirarle mierda a Hasbún porque tiene un proyecto de ley gueón como lo lanzó hace dos años, vamos, si es la Tohá, íbamos a tirarle piedras a Tohá. Lo que si hemos tenido, y que ha sido notable del movimiento, han sido las intervenciones de los partidos políticos con gente de las juventudes, ha sido grosero.

E: Cuéntame un poco de eso..

C: Un tiempo, la DC tenía un par de gueones metidos en la dinámica de los Furiosos, porque nosotros teníamos asambleas abiertas, y ahora la Revolución Democrática, o Izquierda no sé qué, también. Pero en la práctica son las mismas escuelas, y tienen, salvo algunos liderazgos puntuales, las máquinas de abajo son las mismas que los partidos antiguos: intervenir los movimientos desde abajo para cooptar gueones. Y los furiosos estábamos hoy día en una política de alianza con eso. De hecho el día mundial de la bicicleta fue un asco por eso, yo creo. Porque había unas, o sea, no podía ser ciclista urbano de Santiago y ser de derecha, independiente de lo mal que me caiga la gente de derecha, o bien que me pueda caer. Entonces tú te empiezas a dar cuenta de que claro, hay escuelas políticas que están detrás de los movimientos sociales y los intervienen de distintas maneras. Ahora así duran también po cachai?, porque se meten con muchas ganas, y en el caso de los furiosos, que somos súper resistentes a ese tipo de gueás, na po, termina pasando que el movimiento se para en los grupos que, no es que estén de acuerdo, sino que simplemente no se enteran que le están metiendo el dedo en la boca, y los que quieren seguir en el rollo de “ya el gueón político y poní una guea en la web y que la gente se organice, que haga su cosa, veamos en que apoyamos...”

E: Yo ahora supe que el movimiento está pasando por un proceso de hacerse formal, legalmente.

C: Los gueones intervenidos po...

E: Ahora tienen personalidad jurídica

C: Eso atenta contra la esencia más básica de la definición del movimiento de los Furiosos ciclistas. El Movimiento furiosos ciclistas, lo único que se "rige" es un mapa conceptual, que es del año ochenta y algo, y puede ser pura poesía, que justamente, lo que más renegamos es de las estructuras formales, ¿Cachai?. Para nosotros la autoridad no es autoridad, para nosotros las estructuras son las que terminan delimitando...y bueno ahí lo que pasa es que ha habido un montón de gueas de intereses personales que un par de gueones, que hacen que sean capaces de transar una guea tan esencial como el espíritu del movimiento. Ahora no es primera vez, así como te digo, así nace Arriba e' la chancha,

Bicicultura, en Valparaíso hay dos movimientos: Furiosos Porteños y furiosos Valpo... Por rollos personales, han insistido en hacer una gueá que a atentado contra la esencia del movimiento. Pero hay gente que pa mi gusto se pierde, finalmente el fin no es que Tomás haga las vocerías porque él quiere ser vocero, sino que, que alguien hable de manera coordinada e informada sobre los temas, que las cicletadas, el que lleve el megáfono sea el que de verdad quiera animar a la gente y no alguien que se quiera acabronar con el megáfono, se producen cosas de egos que son bien entretenidas, porque en la práctica atentan contra lo que son los furiosos ciclistas, o el concepto original. De hecho nosotros el manifiesto de nosotros está publicado en la web todavía, y habla de que nuestra militancia activa y consecuente se hace pedaleando y por lo tanto nacemos para existir disueltos. Y por eso los Furiosos además tienen grupos regionales y son todos autónomos. De hecho, los furiosos, antes de esta pataleta de este par de gueones, teníamos grupos comunales, autónomos, o sea, Furiosos Maipú en Maipú! ¿Cachai?, Y si los gueones quieren vender papas fritas con la marca furiosos, o sea lo pueden hacer, pero no pueden lucrar con el logo ni nada, ¿Cachai?, como concepto. Si lo llegan a hacer, puta, nos pegaremos, nos enojaremos, pero la gente nos entendía, y nos entendía así durante 20 años, o más, ¿Cachai?, los de Valparaíso, los de Quilpué, los de Rancagua, gueón, habían furiosos en todas las regiones. Y acá en Santiago había de Ñuñoa, de Maipú, furiosos de Gran Avenida, todos autónomos. Cada uno hacía sus propias actividades.

E: ¿Y por qué tú crees que ahora hay como un cambio de paradigma?

C: Es que no hay un cambio de paradigma. Yo creo que tiene que ver con intereses personales que son bastante poco claros y poco transparentes. Tiene que ver con un... que lo tratamos de apoyar en un momento, y les dijimos “Dale, pero apoyemos a todos los que quieran tener una tienda”, “No es que el apoyo parte por casa” y no sé qué, entonces no, no es tan así, o sea, si creemos en la libre competencia, creamos en la libre competencia, la colusión es mala, jaja. Tiene que ver con el nivel de desacuerdo, tienes que poder vivir en desacuerdo, si no te gusta la guevada, no puedes armar una gueah a tu medida poh, que es lo que hicieron estos dos, Manuel con Rodrigo, ¿cachai? ¿Pero qué paso con los otros diez

que estábamos en la asamblea? Se nos informó que habíamos renunciado voluntariamente...

E: ¿Se les informó?...

C: O sea se nos informó porque lo leímos, porque lo vimos en la Web. Agradecían nuestra participación, y que habíamos renunciado voluntariamente. Entonces dijimos: ¿Diez gueones voluntariamente sin estar enterados?, ¡no po gueón! No es tan así.

E: ¿O sea que los echaron así cara e' palo?

C: ¿Pero de donde nos echaron?, ¿De dónde nos echaron, si no existimos?

E: Claro...

C: ¿Cachai?... ¿Quién dice que tú no eres furioso ciclista?, ¿Dónde dice?... Sí, hay una lista cortita de la gente que no es furioso Ciclista porque ha robado o se ha mandado cagás groseras, uno de ellos está en la asamblea con Rodrigo. Y son tres o cuatro personas en la historia de los furiosos. Uno está muerto, uno murió. También por robo, ¡No murió por el robo, murió de viejo! Pero también se le echo en un momento por robar. Entonces, robar los recursos de los furiosos, que no son muchos, los disponemos nosotros mismos, son robos de 7 lucas, de 20 lucas, una guea que tu decí ¿Gueón pero como tan gueones? O tenía una revista, pagamos por la fotocopia de la revista, del boletín, 50 lucas. Y un día cachamos que la fotocopidora donde sacábamos las copias les caímos bien así que las sacaban gratis, y resulta que el furioso de la Asamblea que cobraba las 50 lucas se echaba las 50 lucas al bolsillo. “No pero es que el trabajo de ir...”, no porque somos todos voluntarios. Si hay 50 lucas, ¿Queremos repartirlas?, repartámoslas, pero no podí tomar decisiones pa ti y... no, así no funciona. ¡Pero es cíclico!, esto ha pasado otras veces. Bicicultura nace un poco de esto, ¿No sé si Luis Salazar, de arriba e' la Chancha?

E: No

C: Yo creo que ese gueón es un gueón icónico en el tema del movimiento ciclista. O sea, el resto son puros cabros que han participado o en furiosos, o en Arriba 'e la Chancha. Somos

como las almas mater de la guevúa. La gente piensa que con él nos peleamos por los furiosos y por eso formó Arriba 'e la Chancha, pero formó Arriba 'e la Chancha porque los Furiosos pasaban por esta misma dinámica en ese momento, y había un grupo de gueones que querían formar una asamblea cerrada, donde hubiesen 5 personas que tomaran las decisiones por todo el resto. Lo que es súper práctico porque a veces, puta, ¿Qué queremos?, todos con casco, todos los gueones paveando y de repente.. ¡gol!, estos gueones son así poh. 3 meses después, como es un movimiento y llega gente nueva, “no gueón, que bueno que el casco sea obligatorio y...” ¿Y qué tiene que hacer el movimiento con ese discurso?, si lo acoge, lo acoge, si no lo acoge, no lo acoge, pero que cambie de opinión, y podemos cambiar de opinión. Estos gueones no poh, el Rodrigo súper metido con la Tohá en el municipio. Un día nos dice: “Oigan hay una reunión con la Tohá, nos invitó para hablar de movilidad”, llegamos a la reunión 7 guones convocados por Rodrigo porque la Carola Tohá nos había invitado, y era para rendirle pleitesía a la Tohá. Entonces fue como... estaba con el pelao, que es otro de la asamblea que renunció voluntariamente, y nosotros como “No poh. Señora Alcaldesa, sí, felicitarla porque lo ha hecho bien pero también queremos aclararle de que, si bien somos materia dispuesta para trabajar, también somos materia dispuesta para criticar, por lo tanto, aquí no estamos firmando un cheque en blanco, y no sé dónde sacó esto el Rodrigo, ¡Gueón delante de la Tohá! y yo la conocía hace años, se la tuvo que comer no más poh. Pero Rodrigo, en esta “encerrona” con la Tohá, no nos llevó a hacerla amena con la Carola. Y antes era con la DC, pero eso duró menos, porque era más evidente, esto era más solapado. Y de Derecha ha sido menos, de derecha como que...son más relajados, en eso son menos doctrinarios que... entre que no les importa y ... entonces es divertido, pero esta es la tercera o cuarta vez que pasa, y dura lo que tiene que durar. Como te digo hay gente que ya saca personalidad jurídica a nombre de los furiosos. Entonces, es un ejercicio, y si ahora la masa quiere estar en la Personalidad Jurídica, será poh, también es parte del riesgo, pero es una jugada bien gueona para mi gusto.

E: ¿Porque se da más para ser intervenido no?

C: Absolutamente. ¿Qué van a hacer con Personalidad Jurídica? Presentar proyectos, ¿Para qué? Para hacer las cosas por plata. ¿Qué pasa con todas las iniciativas? Lamentablemente se quedan sin financiamiento y los proyectos se les caen, porque ya no mueven voluntarios. O sea, ¿Qué voy yo a trabajar de voluntario? Lo que paso en ciclo recreo vías hace 10 años, ¿Quién va a trabajar de voluntario si sabe que Aguas Andinas les paga a cada gueón que esta de voluntario? Eso paso con ciclo recreo vías, por ejemplo, con Gonzales Cherling. Nosotros hacíamos el cierre en la Alameda, y una actividad en Valparaíso que era de los Años 40's.

E: Leí una tesis que era sobre una entrevista tuya sobre ciclismo urbano y sus beneficios de Pablo Elisegaray, no sé si te acuerdas, fue del 2008...

C: No sé, puede ser...

E: Y ahí sale el tema de las ciclo recreo vías

C: Porque la iniciativa es la raja, si el tema no es la iniciativa. Ahora está la actividad "Tu Calle", que partió también: "No, somos todos voluntarios", y ahora estaba metido en la campaña de la Tohá, el Victorino estaba al lado, entonces dicen que Alessandri va a cerrar el proyecto, "Ah, entonces te va a cortar el financiamiento", "No, si no me lo financia el municipio", "No si no gueón, le estás pidiendo que te dé aire, y en 4 meses hay estado comiendo aire", le estas dedicando el 100% de tu tiempo a la actividad y al municipio y no te están pagando. Y con CicloRecreoVías pasó eso. Éramos voluntarios, y un día, dado mis otras pegas, me llegó un presupuesto de Aguas Andinas, y por cada voluntario, Ciclorecreovías estaba cobrando 15 lucas, y al voluntario con cueva nos mandaban un yogurt. Entonces dije: "No poh gueón, ándate a la chucha, o sea esta guevía se negocia" dije por último, "Negócialo con los voluntarios" Es entendible que ti tengas un costo como empresa, pero transparentemos los costos. "Yo quiero estar aquí por 10 lucas" o "Para dedicarle tiempo a esta organización necesito 100 lucas, y tengo estas 500, ¿Les interesa repartirse las otras 400?", pero claro, si tu cuentas que necesitas 1 millón y medio y está entrando 1 millón 300, ¿Los vas a cagar a todos nomás? Feo, feo. Si hay una empresa y una productora y quieren hacer una pega chora, ¡upa dele! Ningún problema. Consiga

publicidad, venda la gueá, tenga exención tributaria, presente el proyecto a Chile Deportes, que lo co-financien dos veces, que lo investigue la cámara de Diputados por corrupción, y que la gueá la tengan que coimear de nuevo, y la gueá quedó hay porque estaba todos metidos, ¡Ningún problema!, pero no me vengan a decir que son voluntarios, si la Sor Teresa de Calcuta era un hija de Puta, lo tenemos claro. Entonces, pasa eso. Y en esto que es tan masivo, terminan llegando platas, terminan llegando ofertas de Candidaturas. Por ejemplo, ahora tuve tres ofertas de candidaturas, y por gueas personales no acepté ninguna. De hecho, había aceptado la que tenía menos probabilidades, por el partido ecologista, por la comuna de La Reina. Después me ofrecieron Santiago...

E: ¿De qué cargo?

C: Concejal. En La Reina concejal, y salía. A Santiago les faltaba candidato para alcalde por el Partido Verde, pero me llegó la invitación de la Concertación de mis antiguos amigos del PS, entonces era como “¿Es lo que quiero hacer yo como dirigente social, si es que quiero ser dirigente social?, ¿Tan basura política? ¿O quiero seguir tirándoles mierda a los políticos cuando haya que tirarles mierda, y apoyando cuando tenga que apoyar? No sé, yo creo que mi pega es esa, hinchar las pelotas, no otra. Posiblemente en otra región acepte un cargo político porque no tengo nada que hacer allá como activista social, pero acá en Santiago ni cagando. Entonces, la gente se pierde con eso. Yo creo que estos cabros están un poco mareados, mareados.

E: Y en medio de todos estos problemas...

C: Es que no son problemas, porque han pasado varias otras veces

E: Claro, o sea, de todas estas veces que han pasado ¿Los lineamientos del movimiento han cambiado?

C: No. A ver, lo que pasa es que el marco conceptual es súper amplio. Y yo, como te comentaba, el Movimiento, como es un movimiento de gente, cambia de opinión, y si un día quieren hacer ciclo vías, al día siguiente no quieren hacer ciclo vías. Y como movimiento, es lo que se expresa, ¿cachai? El movimiento no expresa la opinión cerrada de

César Garrido, de Manuel Ocares o Rodrigo Quirós, porque no puede ser eso. Y es parte de lo complicado de participar de las vocerías y espacios de comunicaciones que están diversos, dispersos y que además varían tanto en cuanto a la gente que participa. Un tiempo estuvimos súper metidos con los Anarquistas y con los Gays, ponte tú. De hecho, hicimos una campaña con Bio-Positivo y con Arriba 'e la Chancha el año 2001, y el colectivo empezó a asumir que la gente del movimiento era gay además. Entonces tú dices: “Putá ya, pongámosle la variable de la tolerancia y la diversidad en el discurso de la bicicleta poh”, ¿Era mi tema? No po gueón, pero ya, dado que la gueá va para ese lado, resolvámoslo para ese lado, pero no era mi opinión con respecto a la gueá, ni a lo asquerosos que puedan ser los gays, ni a lo buena onda que puedan ser los gays. No puede ser tu opinión personal, porque es un movimiento que cambia de opinión. Y cuando no estoy de acuerdo tienes que dar un paso al lado, para que el que esté de acuerdo con emitir una opinión con la que tú no estés de acuerdo, se pueda emitir, porque la pega es esa, es emitir las opiniones diversas. Entonces ahí hay un tema, yo creo que las estrategias específicas y globales han cambiado, los planteamientos específicos y globales han cambiado. El marco conceptual que permite que eso cambie no se ha movido porque es un marco conceptual amplio, desde el ejercicio consecuente y toda la poesía del movimiento, que el movimiento sin grupo social, es movimiento. Entonces como te digo, es raro. Nosotros los Furiosos partimos pateando autos, cuando dicen “No es que son súper agresivos, nosotros somos súper pacifistas” ¡Mentira, mentira gueón!

E: ¿En serio?

C: Pero si nosotros coleccionábamos espejos de auto. En las cicletadas agarrábamos y rompíamos parabrisas...hee... no... fuimos bien hijos de puta, fuimos bien hijos de puta. O sea, reaccionábamos con violencia al bocinazo o a la puteada. “¡Metete la bicicleta en la raja!”, “¡Qué conchetumadre!” y pá, cagaste con el espejo. Pá, escupo. Gueón, éramos lo peor, y antes de que el gueón tratara de arrancar, porque más lo pateábamos. Entonces eso de que los Furiosos Ciclistas es el puro nombre porque le ponemos energía a la gueá, mentira, éramos súper carnaza con los automovilistas en Apoquindo. Porque nos juntábamos además en Escuela Militar, éramos un solo grupo, chiquitito, puta pobre del

gueón que nos puteara, pobre. Estábamos rayando autos en las cicletadas... ahora no poh, no puedes tocar los autos, sino...

E: No poh, ahora es súper específico, si ahora todos los entrevistados me dicen: “No, el ímpetu”, “La disconformidad contra el sistema”...

C: Ahora “Furiosos” y lo agresivos que éramos no tenía nada que ver, como nombre. Pero sí, las primeras marchas fueron súper rudas, súper rudas. Si de hecho juntábamos espejos, nos robábamos señales de las calles, etc. O sea el que no tuviera un PARE o una señalética en su casa era gueón poh. Entonces tú me dices “¿Los Furiosos siempre han sido así?” Para nada, para nada.

E: No puedo evitar pensar que Furiosos tiene mucho del anarquismo.

C: Bueno, puedes buscar en la Web, posiblemente hay un gueón que decía que los Furiosos nos habíamos rendido y habíamos dejado de ser el último grupo Anarquista para ser nuevamente un grupo cooptado por el gobierno, y es como: “Es que nosotros no somos lo que tú quieres que seamos, ¿Cachai?” Cuando la cicletada se masificó tuvimos un incidente... o sea éramos cincuenta, lo que pasa es que siempre éramos como cuatro o seis, diez, y era porque yo llevaba a mi vieja y a mi polola, no llevábamos más gente. Pegábamos afiches en las Universidades, y los fundadores se enojaron, “No, es que esto no es para que vaya más gente”, no. Después fue una mina con su hijo que lo pasaba la raja en las anteriores, pero se agarraban con los automovilistas y la vieja se cagó de susto, entonces “No, no vamos a venir”. Dijimos “¡Chucha!, creo que nos sirve mucho más que vengan esos cabros chicos a la cicletada, porque finalmente proyectas otra imagen en la manifestación, a que andemos nosotros viendo quien tiene más espejos guardados en la casa. Y armamos una estrategia, para bajar las revoluciones y la mala onda en las cicletadas, de las reacciones en las cicletadas. Y ahí el movimiento se pegó un crecimiento, porque se nos llenó de cabros chicos. 10, de 40 personas. Eran niños, y los niños además, dijimos “Ya, vamos a poner un par de pailones adelante, y después van a ir los niños en bloque, los niños lideran la cicletada, y la cicletada del primer Martes se hace al ritmo de

los niños”. Esa gueá fue un cambio de imagen grosero, los otros también bajaron las revoluciones...

E: O sea, se hizo más familiar...

C: O sea, atrévete a agredir a un cabro chico, te arriesgas a que quede la cagada. Pero además pasó eso, y después lo que hizo que el movimiento lo hicieron muchas mujeres. Entonces, han pasado muchas cosas en el movimiento que son híper contradictorias. Entonces tú dices ¿El Movimiento como se hace? El Movimiento se mueve. Si el próximo año son veganos, posiblemente todos los gueones se hagan veganos. Un par de años éramos como animalistas, llevando a los perros en las cicletadas, todavía hay un gueón que los cuenta.

E: ¿Hubo cicletadas por la educación el 2011 o no?

C: Un gran cagazo.

E: ¿Por qué?

C: Porque cuando... a ver. Las demandas por la Educación, por la Justicia, por un sistema de Salud, un Sistema Previsional, son súper válidas, y son híper transversales. Y tú, como movimiento social, tienes que ser capaz de construir un discurso sobre eso, e incorporarlo a tus dinámicas. Porque los discursos puntuales de Educación tienen matices distintos y orígenes distintos. Entonces cuando vas y te cuabras con la marcha de la educación liderada por el Partido Comunista y el Partido Socialista lo que estás haciendo no es un discurso permeable, estas manifestando tu interés personal, e imponiéndoselo a un colectivo de gente que va porque es el primer martes, no porque sea la marcha por la educación, no porque sea la marcha del día de la mujer, no. Es porque es el primer martes. A eso me refiero con que es un cagazo. Hay que tener ene cuidado con... ¿Tú fuiste a la cicletada de este martes?

E: No

C: Ya, pasó una cosa bien particular, y que están todos los gueones callados. En paralelo, había un acto por el tema de la liberación de la machi, la señora Francisca. Y hubo incidentes. ¿Cómo tú haces que de la gente que ve esto logre entender que eran dos manifestaciones distintas?, ¿Logre entender de que, independiente de que queramos la liberación de la machi, la manifestación no era por eso?, ¿Qué los que se mandaron la caga eran estos no los otros?, ¿Cómo logras hacer eso? Ahora lo de ayer fue fortuito, no fue culpa de los cabros. Pero uno tiene que tener en cuidado con esas cosas, porque la gente va el primer martes porque la cicletada es el primer martes. Tú te metes a las páginas de turistas y sale como una actividad turística en Santiago, ¿Cachai?, porque aparte, es una de las más grandes del mundo. Entonces, ¿Cómo lo haces para que la gueá sea lo que es y no lo que tú quieres que sea? O sea, yo por mí, a mí me decían: “Gueón, vamos a La Moneda”, yo “Loco, vamos a la Moneda mañana a las 10 de la mañana cuando haya un puto gueón en la Moneda”, porqué vamos a arrastrar a esta gente que viene a una cicletada donde puede andar tranquila, segura, feliz, carreteando, conociendo gente, no sé qué, a una protesta, en la que nos van a agarrar los puros pacos, y no vamos a lograr nada, porque no hay prensa, no hay autoridades de La Moneda, no sé qué. O sea, no es lo que yo quiero hacer, es lo que el Movimiento, y la cicletada tiene una naturaleza ya es propia y trasciende al Movimiento. O sea si el Movimiento no sigue, la cicletada sigue igual. Es una falacia pensar que Manuel apaga el megáfono y la gente no va a pedalear, mentira. Va a seguir igual, se va a organizar de otra manera. ¿Si cuanta gente logra escuchar en Plaza Italia?, los gueones parten nomás, parten. La cicletada parte de una cosa que es la masa crítica, no sé si has leído de eso.

E: Si, si lo he leído.

C: Partió en San Francisco, de hecho tengo un afiche acá firmado por el gueón que la creó. Entonces, ¿Qué ocurrió? Después de un par de manifestaciones la gente se juntaba, tenían que llegar acá (indica el mapa del afiche) y cada uno se iba por su ruta, y los grupos solidarizaban y cada uno se iba por su ruta. Y por eso en Estados Unidos queda un poco la cagá. Y lo que sí ocurrió es que ellos no han logrado controlar la violencia, entonces en una ciudad que es 4 veces más grande que la nuestra, convocan un tercio de la gente que

convocamos nosotros. Es más carácter de protesta, sin duda, pero con resultados súper negativos, búscate cicletadas en tiempos de Bush, 400 detenidos, en una cicletada, ciclistas sangrando, bicicletas decomisadas, porque algún cabeza de bala, su rollo era contra Bush, entonces hizo que la masa crítica fuera una manifestación permanente contra Bush. Y por lo tanto ¿Qué estas rescatando?, finalmente no vayas en Bici, porque te la van a quitar, anda con piedras nomás. Y en Santiago, eso todavía no pasa, por suerte. Salvo un par de incidentes y un par de casos puntuales. Por eso te digo cagazos, no porque la Marcha por la Educación haya sido un mal tema, sino porque deberíamos haber construido un discurso propio en función de este fin común.

E: Claro, no seguir por seguir nomás...

C: Porque claro, no es tú opinión. Tení que tener una opinión que sea más o menos permeable a todos estos gueones que se unieron hoy día. Por lo menos los que logran escucharte con el megáfono, porque los que están más atrás van a ir nomás. ¿Qué pasa cuando sale un sostenedor de colegios y diga “oye, estos gueones van a quitarme el negocio”?, ¿Cachai? O sea no sé, estoy dramatizando pero hay que tener ojo con esas cosas. Hay que ser responsable con gente que va, simplemente va.

Las otras actividades que hacíamos los furiosos que eran entretenidas, pero que ahora las hacen todos los grupos eran las lecciones gratuitas de bicicletas. Nuestro objetivo no era reparar bicicletas, era, mal usando el término, “evangelizar”. Llegar a las poblaciones, a los colegios,

E: A enseñar a que la gente viva con su bicicleta...

C: Y a motivar. Ahora no, la gueá se convirtió en una cosa de que hay que hacerla. Ahora, cual es el tema, que hay 30 agrupaciones que lo hacen. De hecho hay una que se llaman “Mecánicos unidos” que lo hacen, lo hace el BioMapocho, y cuál es el negocio, que ahora todos cobran 15 lucas por el mecánico, entonces ya no son voluntarios, se pierde un poco la mística del voluntariado, tiene que ser más como reloj, pero tampoco profesionalmente, porque gueón ya, pidamos financiamiento y hagámoslo sistemáticamente para llegar a 2000

personas. No poh, obviamente yo quiero las 15 lucas nomás poh, porque tampoco quiero trabajar tanto. Entonces pasan cosas así, pasan hartas cosas así. Pero como te digo, es un movimiento social, y como tal, y posiblemente sí tiene hartos de Anarquismo, no sé si Anarquista o, no sé si la palabra correcta sea Autarquista, pero la esencia del Movimiento es esa, es pedalear porque sí. Ya sea porque eres ambientalista, porque eres deportista, porque eres anarquista, porque eres proleta y tu rollo es que los capitalistas andan en auto y tú no, hem, puta no sé, porque tienes un tema con el sillín, puta no sé, me importa un pico, el tema es que el uso de la bicicleta se tiene que fomentar para transporte, por lo tanto, los mecanismos y medios son tan diferentes como la gente que quiere pedalear. No puede haber una, porque dejas a los demás a fuera, y por eso tenemos estos procesos que son cíclicos, son cada 5 o 6 años. Tienen que ver con temas de plata, con temas de egos, con temas de empoderamiento mal entendidos. Hay gente que me molesta hartos, me dicen: “No, es que a ti te gusta mucho las cámaras”, puta no tengo ningún tema con reconocerlo, pero tampoco es que voy a todas, voy cuando tengo algo que decir, cuando no, no me gueven, o sea, yo a Sábado Gigante no voy a hablar por el tema de los ciclistas.

Una vez me pasó una gueá re tonta. ¿Cachai al Bike Polo?

E: Sí

C: Ya, el Bike Polo no era tan conocido, de hecho habían tres o cuatro equipos acá, en la plaza Bogotá que funcionaban, y me llaman de Mega para decirme : “Oye César queremos que vengas acá, que vengas” de un programa que se llamaba, de la Vivi kreutzberger...

E: ¿Gigantes con Vivi?

C: No, era del Mega. Y era como, “Mi nombre es”, donde tú tenías tu profesión o algo que nadie, o sea ¿Cachai?

E: Ah ya.

C: Por ejemplo el Hotuiti, tenían que cachar que su padre era italiano. Entonces en mi caso tenían que cachar que practicaba un deporte no sé qué. Entonces los del Bike Polo les dije:

“Oigan chiquillos, pasa esto, ¿Alguien le interesa?”, “No, no nos interesa, ¿Por qué no vas tú?”, “Sí, es que yo no juego”, entonces me dijeron “No es que te pedimos que vayas tú en nombre de nosotros”. Entonces claro, ahí ha sido el único programa de mierda que me arrepiento de haber ido, pero que fui para que apareciera el Bike Polo, y después les hicieron varios reportajes a los cabros, grabaron escenas pa la gueá con ellos jugando en la calle, pero son gueás que uno no debe hacer. No sé, hay gente que les gusta ir a todas las gueás de público de los ciclistas, y tú de repente después las escuchas y da un poquito de vergüenza.

E: Pasando a un tema personal, ¿Me puedes contar por qué entraste al movimiento?

C: Yo entré al movimiento porque tuve un problema con mi director del colegio. El gueón no me dejaba ir en bicicleta. A mí me gustaba caminar e ir en bicicleta, yo estudiaba en un liceo en Maipú, en un liceo técnico. Entonces el argumento del gueón, yo me llevaba pésimo con él, y yo hacía hartas gueás, yo estaba en el centro de alumnos, teníamos una revista clandestina. Yo fui de la última generación en donde el centro de alumnos estaba prohibido, entonces apenas el Ministerio de Educación te respaldaba lo que tú hacías, pero que había que ir al Ministerio y quedaba la cagada, formamos el centro de alumnos en la media, 3° Medio. Entonces con el Director me llevaba pésimo, y después el argumento del gueón fue: “No, es que no hay espacio para las bicicletas”, y vos llegabas y era un potrero de mierda, y a lo primero que llegabas era un estacionamiento de autos, no había entrada para la gente, había una puerta chiquitita para los peatones. Entonces amarramos las bicicletas al portón de los autos. Claro poh, si no cabe nadie, no caben autos, que van a entrar autos. Me suspendieron. Entonces yo siempre iba en bicicleta. Entonces mi vieja me pasó un día un recorte del diario La Época, y claro, yo tenía 16, yo tenía 17 años cuando salí del colegio. Ahora tengo 41, así que son 25 años involucrado con los Furiosos. Y yo participaba de movimientos ecologistas, agrupación por el Biobío, todas esas gueás. Y caché que este movimiento existía, existía el nombre, y había grupos de gentes que escribían, publicaban cartas en los diarios. Y un día cache que un día hicieron una actividad, y en una entrevista en la Cooperativa, alguien dijo donde se juntaban. Se juntaban en el Campus Oriente de La Católica, al frente, en la editorial Cuatro Vientos. Y

yo llegué, fui a una de estas reuniones, una de estas juntas, y me empecé a involucrar. Y no fui bien recibido, eran puros adultos, o sea, eran gueones de 40, jaja, y llegamos a un grupito chico, empezamos a ir a las cosas del primer martes, y allí se produjo un crecimiento del movimiento, y empezamos con lo de la difusión, que fue lo que a los fundadores no les gustó. Cada uno pegó afiches en su colegio, en su universidad. Yo partí con un grupo de Maipú, fuimos tres, llevé dos amigos, esa fue la cicletada de Maipú. En esa época, para llegar a Escuela Militar además poh gueón, o sea, era como una Odisea, jaja. Ahora ir a Maipú es fácil. Era otro mundo además, socialmente era otro mundo. Y ahí el movimiento como que tuvo un crecimiento, y tuvimos el primer período de liderazgo que lo llevó después de Edmundo Rojas, que era el fundador con el Pancho Huneeus, eran como tres periodistas, un sociólogo y el psiquiatra, Huneeus, eran la Paloma Braun, Paul Walder y el Edmundo Rojas, y un par de personajes más. Y de ahí llega la Paulina Godoy, estudiante de Veterinaria del Chile, cabrona como ella sola, y ella como que, nos gustaba la gueá, entonces empezamos a sistematizar las pegas, más que a dar instrucciones, a pesar de que ella era bien sargento Pepper, empezamos a sistematizar las pegas, “Ya hagamos un boletín”, A tracción Humana”, que hasta hoy en día tenemos esa marcha registrada. Y yo decía ya, y Paul Walder me decía: “Putá quédate con la web, porque yo no quiero seguir con la web”, era una página de GeoCities, una comunidad de páginas web antiguas. Y yo dije. “Ya poh, pongamos un espacio para que la gente ponga sus direcciones”, entonces la primera decisión de la asamblea fue que los boletines fueran a las casas.

E: Sí, si supe de eso. Yo entrevisté ase poquito a Felipe Araos...

C: Felipe, Felipe era un cabrito de...

E: Me dijo que le llegaban los boletines a la casa.

C: Entonces, ¿Qué hacíamos en la Asamblea?, el Udo, el Udo, que era medio autista el gueón, así que siempre lo cagabamos, lo paseábamos por Maipú, Renca y Puente Alto, jaja, y Lo Barnechea. Y el resto no, yo me quedaba en Providencia, me quedaba a repartir en Providencia, habían minas más ricas en Providencia, jajaja. Y empezamos a hacer esa pega, entonces la gente se empezó a organizar en grupos comunales. Entonces esas cosas hacían

los Furiosos, y ahí la cosa empezó a crecer. La primera etapa de liderazgo, después de los fundadores, fue de la Paulina Godoy. Después estuve yo, después estuvo Felipe Araos, hubo otra gente entre medio, pero ha sido cíclico también, y no ha sido ni con peleas ni con nada, ha sido natural no más. No ha sido ni siquiera de un tema de la asamblea, porque otras veces en que la Asamblea, el loco que nos caía mal era el que mejor hacía la pega, por lo tanto, ¡Upa!, había que controlar que el gueón no metiera las patas nomás, pero ya que lo hacía bien había que apoyarlo. Bueno, yo llegué por eso, llegué porque me hinchaban las pelotas, y mi vieja quería canalizar mejor mis energías, me contactó con estos gueones y fue peor, jaja. Y mi tema era ese, el derecho de los ciclistas. O sea, en mi caso era más básico todavía, era yo y mi derecho a usar la bicicleta. Lo tengo escaneado, estoy seguro, a ver... (Rebusca) ¡A mira!, ahí está la asamblea (muestra un documento en el computador) histórica en donde nosotros fuimos sacados del movimiento, poniéndonos de acuerdo para todas las cosas de la página web, nos ponemos de acuerdo para trabajar en Marzo, no estamos ni ahí con la contingencia...

E: ¿Tienen otra página web?

C: Furiosos.cl la que ha sido siempre.

E: ¿Fusiosos.cl?

C: Sip.

E: Ah, es que yo la estuve revisando desde el año pasado, y hubo un tiempo que estuvo...

C: Que la tuvieron ellos, y la tuvieron botada.

E: Que la tuvieron botada. Y ahora tienen otra, como Movimiento Furiosos...

C: Sí, Rodrigo, Rodrigo se compró el título de Movimiento de Furiosos Ciclistas.

E: Por ahora ustedes son Furiosos.cl

C: Sí, Furiosos.cl. Los Furiosos.cl, y durante mucho tiempo, y además esa página yo la tengo todavía, te la puedo hacer llegar por mail, era una plataforma en donde tu entrabas y

te salía un mapa de Chile, y tu pinchabas cual era tu región, y te salían cual eran los grupos de esa región, fueran amigos de nosotros o no, cosa que tu pudieras ir a esas actividades. Era eso, era una plataforma de difundir que es lo que se está haciendo.

E: Para, a ver si entiendo bien, entonces la página Furiosos.cl es de ustedes, los que “renunciaron” sin saber...

C: Es de los que “renunciamos” sin saber. O sea, la administramos nosotros, pero no es de nosotros, de hecho nosotros por ejemplo, el otro día, un par de nosotros quería publicar una aclaración, y yo dije: “No poh gueón, declaración a quién, que tenemos que aclarar”, si la página de los Furiosos tiene que ser una página, en donde la persona que entre se entere de todo lo que está pasando, lo hagan los gueones que nos caen mal, lo hagan los gueones que nos caen bien. Si cachamos de alguien que se está cagando a la gente, avisemos que alguien se está cagando a la gente, pero la página no es para que contestemos gueás personales.

E: Y la otra página, MFC...

C: También poh, todas apuntan a lo mismo. Furiosos, Bicicletudos, MFC... O sea son varios, son un montón. (Revisan carpetas de documentos en el computador) Hem, si poh, hay personajes en el mundo del ciclismo, el mismo Rodrigo poh gueón, participa y vota por tres agrupaciones, de las cuales, en una, es él, Sergio y Felipe, en otra es él y Sergio, y la que tiene con Manuel y es esta que tiene paralela a los Furiosos. Entonces, cuando tienes gente que está metida en esa dinámica, entonces tú dices: “No poh gueón, o sea, o eres comunista, o eres de la UDI”, pero las doble militancias no son sanas, porque no son democráticas gueón.

E: No

C: ¿Por qué tú representas a tres? Hay uno que tiene 13 agrupaciones, o tenía 13 la última vez que pregunté. Entonces es como “Gueón, ¿Cómo no te da vergüenza?” ¿Cómo no cachay que cachamos que estas enfermo de la cabeza?

E: Jajaja

C: Y las quieren hacer pasar así como que... “No si yo represento a Furiosos A, Furiosos B, Furiosos C” Así que eso con los Furiosos. Esto como que ya es un centro de madres a veces, se resuelve, y si no se resuelve tampoco es terrible. En Valparaíso hay dos grupos, Porteños y Valparaíso.

E: ¿Y cómo se organizan ahí?, ¿cómo...

C: Cada uno se organiza con la gente que se lleva bien. El tema es que, la autoridad en eso no es nada gueona. Y la autoridad, cuando quiere, puede cooptarte. Entonces, cuando tienes ese nivel de cooptación, no puedes ser representante de la sociedad civil. Porque no estamos para serle ameno al gobierno. No este, no porque yo sea de derecha, de hecho no soy de derecha, pero no estamos para ningún gobierno, estamos para demandar que los gueones hagan las cosas bien, o lo mejor posible.

E: Porque hay que entender que hay un problema de Estado, no de Gobierno

C: No de gobierno. Por lo tanto, nosotros, o sea, la sociedad civil no puede estar cuadrándose..., puta, hay que hacerse la foto, hay que ir al cóctel, ¡Ni un problema!, pero mi opinión va a seguir siendo que: “Gueón, del 100% de las gueás hechas, el 70% hay que actualizarlo, y el 20% hay que borrarlo y hacerlo de nuevo”. Porque si no como poh. Porque el gobierno va a decir, “No, no llamemos al gueón de Garrido”. De hecho, a mí me tuvieron cortado, me acaban de abrir las puertas, como los estaba gueviando por prensa, porque critiqué a Orrego, critiqué al foro y la gueá, soy yo el coordinador del foro, que es lo peor de todo. El coordinador formal del foro mundial de las bicicletas soy yo, porque no tenían personalidad jurídica para hacer la gueá. Entonces dije: “Chiquillos, yo no voy a participar del foro de la bicicleta, porque me parece que vale callampa, pero yo facilito la personalidad para que lo puedan ejecutar”. Y los gueones no terminan de rendir las platas, mal. Y los gueones que dicen: “Para que vamos a llamar a este gueón que viene a puro quejar, a puro quejarse. Mejor llamemos a esta gueona que se va a cuadrar”. Yo fui asesor de gobierno, se cómo funcionan...

E: ¿Sí?

C: Sí poh, cuatro años.

E: Yo, de hecho, había leído algo. ¿Me puedes contar de esa experiencia?

C: Jajaja. Y lo peor es que yo soy súper poco cercano a la DC, y siempre ha sido la DC la que me ha apoyado.

E: ¿Sí?

C: Sí. O sea, de hecho, todos los cambios en el gobierno con respecto a la bicicleta los ha liderado la DC. Es rara la gueá. A ver, yo trabajaba en una empresa privada, que es la misma en la que he trabajado al día de hoy. Y me pidieron unas asesorías para la CONAMA, yo soy ingeniero en medio ambiente. Por cosas de la vida, había trabajado en Estados Unidos siendo voluntario acá del proyecto Sendero de Chile, me había tocado trabajar en EE.UU en temas de senderismo y de liderazgo social, invitado por el gobierno norteamericano. Entonces, en esa asesoría de medioambiente de la CONAMA, me tocó conocer a Willie Díaz, que lo conocí en una protesta. Yo conocía Guillermo Díaz, al ex subsecretario de Transporte, un día, nos tomamos su oficina. Los Furiosos ciclistas, cuando éramos de verdad, nos tomamos la SEREMI de Transporte, ¿Cachai?, exigiendo ciclo vías. Siendo que los Furiosos ya no queremos ciclo vías. Exigíamos ciclo vías, y ahí nos conocimos con el Willie. Y el Willie dijo: “¿Sabí qué gueón? Este es Fredy Ponce, de aquí en adelante, si ustedes tienen una duda, vengan para acá, puertas abiertas, trabajemos este tema.” Nos conocimos, nos topamos después en el gobierno, nos topamos después en una empresa privada también. Y después llega el Banco Mundial, me empieza a hacer consultas y me dicen: “Sabes que necesitamos un gueón para la gueá del gobierno. Los gueones del gobierno están de acuerdo, tú tienes que estar de acuerdo.” Entonces yo entre, como coordinador de los componentes técnicos del fomento para el uso de la bicicleta, el proyecto del banco mundial Transantiago, a la subsecretaría de Transporte, como asesor. Y estuve ahí hasta la campaña política donde Piñera iba de candidato, 2008, no me acuerdo, porque me pidieron que, después del cagazo de la Ley Sagari, que se robó 80 mil, o sea no se robó 80 mil del proyecto de 500 mil para puras gueás, le dijimos que no, insistió, y salió con las manos limpias la gueona, la echaron eso sí, donde me metieron una militante

democratacristiano a la fuerza, y la gueona no era incapaz de prender un computador, porque no sabía prender un computador, y las pegas las fuimos sacando igual, hasta que llega un momento en que me dice: “Sabí que del componente de promoción queremos sacar plata para sacar un volante, pa un candidato por San Antonio.” Y dije: “A ver, llevo 4 años resistiendo la gueá, 5 años, ya pico, ¡Prensa!, jaja, quiero poner una denuncia.” Y renunció. Y renuncié con el Banco, al banco le dije: “Sabes que pasa esto, vienen las campañas políticas y el proyecto está cerrado en un 96%, y este componente peligra, porque vienen las campañas políticas, y yo no quiero más nomas. Vean ustedes que hacen.” Y el banco retiró su último fondo. Pagaron un estudio dos veces, un trabajo que habíamos hecho en la oficina, lo hicimos con ingenieros del transporte, van, la licitan, y se la gana una cabra del PS, y se la pagan de nuevo, y entrega un trabajo igual al que habíamos hecho nosotros, 45 palos, y después me dicen que se ocupó en la campaña.

E: Ya mira. Estamos entrando a la fase final. Primero me gustaría que hicieses un diagnóstico actual de Santiago en términos viales, y calidad de vida, ya sea vehículos motorizados, transporte público y como eso afecta la calidad de vida.

C: Sabí que pasa, que Santiago como ciudad está la raja. Santiago está súper bien. Lo que pasa es que, la mierda es, con respecto a qué, ¿Cachai? Si miramos a Ámsterdam, estamos hasta el pico, ¿Cachai?, hasta el pico. Pero si miras América, América completa, o sea salvo ciudades de Canadá, o Canadá en general, y un par de ciudades de Estados Unidos, Santiago le vuela la raja a toda América. A mí me dicen: “No es que Colombia.” Mentira, yo estuve en Bogotá. En Bogotá hay menos ciclistas que en Santiago. Y son del perfil de los ciclistas que habían en Santiago en los 80's más encima. Son ciclistas de periferia, de escasos recursos, la bicicleta, salvo casos puntuales del centro de Bogotá está súper vinculada a la clase obrera, que circula en la periferia. El tema de la bicicleta en Bogotá ha tenido un impacto grosero a nivel mundial, por sus actividades del día domingo, ¿Cachai?, pero por temas de movilidad, la bicicleta en Bogotá no es tema. En viajes en bicicleta, nosotros estamos un 40% por sobre Bogotá. En cuanto a infraestructura, es decir, longitud, andamos más o menos peleados. En cuanto a calidad, estamos súper parecidos, o sea, yo

conozco ciclo vías en Bogotá que terminan en un muro. O sea, no es que haya un paradero al que haya que hacerle el quite, hay un puto muro.

¿Cachai?, y son en la periferia. Ahora ya hay ciclo vías en el centro de la ciudad. La participación modal de la mujer en Santiago es súper alta. Agárrate a cualquier extranjero que pedalee, la próxima cicletada no sé si tienes tiempo, te puedo dejar el contacto de Ricardo Moctezuma gueón, que ese es un consultor internacional, que trabaja en Europa y en Latinoamérica, trabaja con el Banco Mundial. Nosotros de hecho un libro juntos en Venezuela. Cundo vienen los expertos internacionales, cachan la cantidad de mujeres que andan en bicicleta. ¿Qué significa esto?, que el tema de la seguridad es un tema resuelto, con gueás pendientes, pero si hay tantas mujeres pedaleando quiere decir que no es tan peligroso, que no somos tan machistas, que no somos tan abusivos, que no sé qué, porque en Perú no pedalean, porque o son nanas o son putas. Porcentualmente, la gente cree eso, o sea, o es nana, y si es joven, anda puteando. Eso al año 2008, 2010, del Banco Mundial. Culturalmente, eso es lo que pasa con la bicicleta en otros países. En Colombia, el tema de los secuestros, de la seguridad en el tránsito, entonces Santiago, el tema de la contaminación, a mí me dicen: “no gueón, es que Santiago es súper contaminado” Yo pedaleaba en Bogotá dos cuabras y se me ensuciaba la nariz. Ya, Lima no, pero Lima es costa poh gueón, como Valparaíso, allí la contaminación se limpia, pero la contaminación de Lima es mucho más alta que la de Santiago, porque tienen menos tecnología que la nuestra, en tanto Industria como transporte. Y es que además no hay una red de monitoreo además en Lima, entonces cuando se decía que éramos la ciudad más contaminada de Latinoamérica, era porque se medía Santiago y México, o ni siquiera México, no sé, pero en Latinoamérica se medían dos ciudades poh. En Colombia, la red de monitoreo la implementó la CONAMA de Chile después del 2010. Entonces no se medía, pero te comparaban igual, entonces era súper injusta. Santiago es una ciudad súper segura, con una geografía súper cómoda para andar en bicicleta. Y la masa de ciclistas además es súper alta, dadas las características que tiene Santiago. Algunos me dicen: “Ya pero podríamos llegar al 15%” Obvio tenemos que tener infraestructura, hoy día tenemos el 3% de la infraestructura de la ciudad para ciclistas y peatones, y para el transporte público. El 3%. El

97% es para autos particulares, ¿Cachai esa proporción o no? Es una mierda. La infraestructura exclusiva para transporte público y bicicleta es el 3% del total de la infraestructura que hay en Santiago, el 97% es para los autos. Y eso alcanza para satisfacer apenas el 20% de los viajes, porque en realidad todo el resto se mueve o en transporte público o arriba en bicicleta.

E: Eso lo leí de hecho en un video de YouTube que vi hoy día.

C: Y ese dato no cambia, es lo terrible. Entonces cuando tú dices: “No, los ciclistas son apenas el 5%” Uff, súper alto poh gueón, si no has hecho nada por los ciclistas. Y de hecho no somos el 5 sino el 8%. Depende de con que sesgo se mida. Y todos los estudios independientes, los del Banco Mundial del 2005 al 2010, los de la Portales, los de la Andrés Bello, todos nos dejan en 7 punto algo. Entonces, Santiago está la raja. Le falta mucho, le falta mucho, pero para compararnos con quién. Para la región estamos la raja. Nos falta, para ser una ciudad de clase mundial, como dice Orrego, nos falta mucho: Nos falta duplicar el uso en bicicleta, reducir el uso del automóvil, reducir la cantidad de pistas que hay para autos. Pero a mí me da la sensación que, a pesar de las autoridades, y de nuestros legisladores, la cosa avanza hacia allá. Cómo nos explicamos que estemos donde estemos, si no se ha hecho nada, o se ha hecho muy poco y no todo se ha hecho bien.

El tema de la accidentabilidad. El 2000, estamos en 2100 muertos. En Chile pasó lo siguiente, el número de viajes, a medida que aumentó el número de viajes, el número de muertos ha ido decreciendo. Con los autos sí pasa: más autos, más muertos. Lo que pasa en Santiago y en Chile es súper drástico. Que la gueá cae, ni siquiera se mantiene. Entonces pasamos de 2000 ciclistas muertos al año, a 1300, ¿Cachai? Y la masa de Ciclistas se a más que triplicado en ese período de tiempo. Que se mantenga es lo normal, que baje es muy raro. Y no se explica por las medidas del gobierno, no se explica por las acciones de los ciclistas propiamente tal, no se explica por la infraestructura. Se explica porque los ciclistas dejaron de ser el bicho raro que no conocían, porque finalmente puede ser un compañero de oficina, puede ser un sobrino, puede ser un papá, un tío, se hizo como más permeable la

gueá. Y por alguna extraña razón, a pesar de que la prensa le ha puesto más color ahora, en la práctica la bicicleta es hoy día, mucho más segura que hace un tiempo atrás.

Entonces Santiago está la raja. Nos falta hartito, y podemos hacer hartito más. Yo creo que hemos hecho poco de lo que podemos hacer. El otro día estuve en una reunión con Orrego el gueón de obras públicas, para poner al día el plan maestro, que es del año 97, y que no se ha logrado avanzar significativamente en la construcción. Lo que sí se ha logrado avanzar es que hoy en día estamos en una discusión en que se podría decir que hoy en día estamos en la 4° generación de la discusión. Ya no se discute si hay que hacer o no hay que hacer ciclo vías, ni tampoco se discute el por donde, que también era un tema. A fines de los 90's la discusión era si se hacen o no se hacen. Después el por donde se hacen. Esa gueá también está resuelta, los ciclistas no somos marcianos que no nos sirva la Alameda, claramente nos sirve la Alameda. La Alameda es una calle de mierda súper conflictiva porque tiene ciclistas, autos, micros, camiones y buses, y mucho peatón, hay que hacer una buena pista para ciclistas. Lo que hicimos el año 2000, fue mi tesis por lo demás, era lo que se podía hacer para el año 2000. Si me preguntas hoy día, es una mierda. El año 2000 era meterle a la autoridad y a los medios de transporte una ciclo vía en donde todos los expertos decían que iba a fracasar. Y la gueá no ha fracasado, siendo mala como está, requiere mejores estándares, tres metros de ancho, el suelo a nivel.

E: Para terminar, frente a todo este escenario, ¿Cuáles son los principales obstáculos y desafíos para el movimiento?

C: No sé. Yo creo que nuestro principal defecto es que hemos sido súper malos para sistematizar nuestra experiencia. Yo creo que ahí tenemos una debilidad que se transforma en un obstáculo. Justamente cuando tú me preguntas como es lo han hecho, es que hemos hecho todo, lo hemos hecho por un lado y lo hemos hecho por otro. Pero además no está sistematizado, o sea, tenemos algo de información, pero no está bien documentado, no hemos hecho manual de corta palos, por lo tanto, somos un movimiento que en lo más esencial somos de tradición oral. Y la tradición oral tiene la limitancia de qué hayamos fumado y cuanto rato tengamos para conversar. Por lo tanto, la experiencia completa

difícilmente se ha pasado de un furioso a otro. O sea, el Felipe Araos tiene una guevía súper intensa porque tiene muchos años, desde que era muy chico, lo mismo que yo ¿Cachai? De hecho, en un momento me retiré, justamente cuando fui asesor de gobierno, fue cuando el Felipe asumió el liderazgo y lo hizo la raja, hasta hace dos o tres años, cuando se salió.

Entonces, nuestro obstáculo somos nosotros mismos, porque el fin común se nos pierde a veces. Y nuestros desafíos, yo creo que tienen que ver con lograr que la participación sea más autónoma de la gente. Porque, algo que nos sirvió por mucho tiempo en este tema de la generación de identidad, la gente se sentía Furioso Ciclista, sin tener la más puta idea de qué era ser Furioso ciclista. Eso nos ha servido para crecer mucho, pero también implica que hay muchas cosas que la gente descansa en nosotros, siendo que a parte de nosotros no existe. Hay mucha gente que espera que los Furiosos Ciclistas vayan a una reunión con la autoridad y hagan alguna guevía, y son incapaces de ir donde su puto concejal, en su comuna para exigirles algo. Son esas las personas que hacen el cambio finalmente, pero cachai si uno tuviese que ir a todas las pegas, a todas las comunas, te volví mono poh gueón, tenía que terminar cobrando por la guevía, y ahí ya te corrompiste, jejeje. Entonces el gran desafío es ese, es que la sociedad, de manera colectiva, pero sin depender de un órgano central, sea capaz de generar los cambios en su espacio específico, en sus comunidades, en sus empresas, en sus colegios, y que no tengan que depender de dinosaurios como nosotros, como otras agrupaciones.

O sea, podemos apoyar y catalizar, pero yo creo que lo que nos falta es eso. Que no necesitemos de la CUT para que los sindicatos funcionen, ¿Cachai? Porqué tenemos que tener un presidente que va... o sea, si mi tema sindical es con mi empresa y con mis compañeros de trabajo, puede que no tenga que ver nada con tus rollos y planteamientos y lineamientos políticos como dirigente de un organismo centralizador de los sindicatos, la guevía perversa. O sea, raro, a mí no me cuadra. Nuestras necesidades son todas distintas, o no no, nuestras realidades son todas distintas. Déjame pelearla en mis lineamientos, en mis acuerdos con el puto empresario que tengo de jefe, pero eso de depender de directrices tan jerárquicas y tan estructuradas me parece que es una cosa que la sociedad tiene que romper.

Tiene que descentralizarse y evaluar más localmente sin necesidad de que venga este gran hermano a apoyar, o... De hecho eso era lo entretenido de los Furiosos cuando teníamos a grupos locales, que además son autónomos, entonces, de repente no sabías, y te enterabas de que puta, la comuna de Maipú iba a hacer una ciclo vía hacia el camino a Melipilla. La raja, “No es que nosotros no queremos hacer ciclo vías”, Pero anda a decirle al gueón que sí quiere hacer ciclo vías que está equivocado. Son los ciclistas de Maipú que quieren la gueá, porque le voy a decir yo que no, que no lo hagan. En mi experiencia no poh, hay que usar la Alameda tal cual, hay que sacar a los autos. Pero deja que los gueones hagan ese proceso poh gueón. Si finalmente nosotros igual hicimos la ciclovía en la Alameda cuando creíamos que había que hacer ciclo vías. ¿Por qué tengo que ir yo nuevamente a imponer mi verdad porque soy más viejo y la gueá? Entonces ese ejercicio hay que lograr, sería un buen objetivo. Que los grupos tengan una autonomía más real y tengan una acción local más potente. Pero no mucho más poh gueón, porque, ¿Qué más te podí meter? Resultados, sí, ojala superemos el 20% de los viajes en bicicleta, que hoy día estamos en el 7, que después lleguemos al 20. Y no es la tasa de aumento automotriz, ese no es problema, es cuantos autos tení. Que aparte tiene un error ese concepto, que es brutal, que en Chile hay un auto por cada 4 habitantes. Ya, pero puta, mi jefe tiene 7 autos poh gueón, pero no los usa. Esos autos no los usa todos los días, y hay gueones que tienen 50, y no es mentira. El problema no es que tengas autos, el problema es que los uses mal. Pero sí, el objetivo es ese, que la tasa crezca y sea del 20, el 25%. El cómo, ya sea a través del gasto público, a través de que quememos autos por las calles, no me importa tanto finalmente, pero sí que la masa de ciudadanos que pedalean sea más alta. Eso.

E: eso sería todo, muchas gracias.