



**Universidad de Chile.
Facultad de Ciencias Sociales.
Departamento de Sociología.**

Proyecto de Memoria de Título.

Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos.

**Profesor guía: Eduardo Morales Morales
Alumno: Pablo Elisségaray Inostroza.**

SEPTIEMBRE 2009

Índice	Página
Marco Metodológico.	4
1.- Planteamiento del Problema de Investigación.	5
2.- Preguntas Orientadoras de la Investigación.	5
3.- Hipótesis de la Investigación.	5
4.- Objetivos de la Investigación.	6
4.1.- Objetivo General.	6
4.2.- Objetivos Específicos.	6
5.- Orientación de la Investigación.	6
Marco teórico.	8
I.- Antecedentes Sobre el Problema de Estudio.	9
1.- Contexto Demográfico y Geográfico.	9
1.1.- La población de la Región Metropolitana.	9
1.2.- El Gran Santiago.	10
2.- Perspectiva de Investigación.	10
2.1.- Concepto de calidad de vida.	10
2.2.- Sedentarismo.	11
2.2.1.- Efectos del sedentarismo.	11
2.2.2.- Sedentarismo en Chile	13
2.2.3.- Preocupación por el nivel de sedentarismo en Chile.	15
2.3.- Transporte y medio ambiente.	16
3.- Antecedentes Sobre el Tema de Investigación.	17
3.1.- Encuesta nacional de hábitos de actividad física y deporte en la población chilena.	17
3.2.- Plan de seguimiento del programa de fomento al uso de la bicicleta en las comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa.	17
3.2.1.- Informe de parámetros culturales y sociales año 2007.	17
3.2.2.- Informe de mediciones de tránsito corregido, invierno 2007.	18
3.3.- Accidentes registrados el año 2006.	19
3.4.- Ciclovías construidas.	19
II.- El Uso de la Bicicleta como una Oportunidad Para los Habitantes del Gran Santiago.	20
1.- El Ciclismo Urbano.	20
2.- El Uso de la Bicicleta Como Medio de Transporte.	21
2.1.- El uso de la bicicleta en la ciudad.	21
2.2.- Beneficios personales y sociales del uso de la bicicleta como medio de transporte.	22
2.2.1.- Beneficios individuales.	22
2.2.2.- Beneficios sociales.	23
2.3.- Condicionantes para el uso de la bicicleta en la ciudad.	23
2.3.1.- Condicionantes individuales.	23
2.3.2.- Condicionantes sociales o derivadas del desarrollo de cada ciudad.	25
3.- El Uso de la Bicicleta y la Salud.	25
3.1.- Beneficios del uso de la bicicleta para la salud.	26
III.- Experiencias Desarrolladas a Nivel Internacional.	29
1.- Algunas Experiencias Internacionales Relevantes.	29
2.- Experiencias Internacionales Impulsadas Desde el Sector Privado.	32
3.- Organizaciones Internacionales que Promueven el Uso de la Bicicleta.	33
IV.- Marco Regulatorio y Experiencias a Nivel Nacional.	34
1.- Marco Regulatorio.	34
1.1.- Normativas vinculadas al transporte urbano.	35
1.1.1.- Ley de tránsito 18.290.	35
1.1.2.- Manual de señalización de tránsito.	35
1.1.3.- Reglamento del Metro de Santiago.	36
1.2.- Normativas vinculadas a la infraestructura vial.	37
1.2.1.- Recomendaciones para el diseño de elementos de infraestructura vial urbana (REDEVU).	37
1.2.2.- Ordenanza general de urbanismo y construcciones (OGUC).	37
1.2.3.- Recomendaciones para el diseño del espacio vial urbano (REDEVU II).	38
2.- Instituciones Nacionales Relevantes Para el Uso de la Bicicleta.	38
3.- Iniciativas de Promoción de la Bicicleta en el Gran Santiago.	42
3.1.- Proyecto transporte sustentable y calidad del aire para Santiago.	42
3.2.- Ciclorecreovía.	43
4.- Redes Organizadas del Gran Santiago en Torno al Uso de la Bicicleta.	43

Análisis y Conclusiones.	46
1.- Aproximaciones a fenotipos de ciclistas, conejeros u otros.	47
1.1- Usuarios de Trayectoria Constante:	47
1.2- Usuarios de Trayectoria Esporádica:	49
2.- Seguridad en las vías, eficiencia y responsabilidad.	50
3.- Génesis y transformación, historia del pedalear.	52
4.- Beneficios, más allá del pedalear.	55
5.- Dificultades para el uso, un camino sinuoso.	56
5.1.- Diagnóstico de una Ciudad y sus condiciones imperantes. O hacia que debería esta propender:	57
5.2- Barreras mentales, obstáculos invisibles.	59
6.- Tentativas de uso, nacional e internacionales, iniciativas y experiencias.	61
6.1- Internacional.	61
6.2- Latinoamérica.	62
6.3- Chile	62
7.- Praxis y teoría, hacia un mayor conocimiento.	63
8.- Agentes e instituciones, un desarrollo incipiente.	64
9.- Sociedad Civil, historia, acción, desencuentros.	68
Recomendaciones Conclusivas.	74
1.- Financiamiento conciencia y ubicuidad en la planificación.	75
2.- Posibilidades de praxis, educación, restricción, facilidades.	76
3.- Intersectorialidad, fórmulas para un trabajo concertado.	79
4.- Desarrollo e implementación de facilidades, un futuro deseado.	82
Epilogo.	84
Bibliografía.	86
Anexos.	91

MARCO METODI
MARCO METODOLOGICO



1.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

La investigación propuesta busca explorar el uso dado a la bicicleta en el Gran Santiago, enfocándose en la identificación de diversos tipos (deportivo, recreativo, funcional, etc.) y niveles de uso (frecuencia, intensidad, trayectos, etc.), considerando –de manera transversal- el posible impacto de la implementación del Transantiago en ello, así como las potencialidades y oportunidades que puede tener este tipo de vehículo para mejorar la calidad de vida y reducir los niveles de sedentarismo de los habitantes de la ciudad.

2.- PREGUNTAS ORIENTADORAS DE LA INVESTIGACIÓN.

Las preguntas del proceso investigativo pueden sintetizarse en los siguientes planteamientos:

- ¿Cuáles son los *tipos de usuarios* de la bicicleta en el Gran Santiago?.
- ¿Cómo son los *tipos de usuarios* y qué variables pueden incidir en su determinación de usar este tipo de vehículo?.
- ¿Cuáles han sido los efectos del *Transantiago* en el uso de la bicicleta como medio de transporte de los habitantes del Gran Santiago?.
- ¿Cuáles son las *propuestas y demandas de las organizaciones* vinculadas al uso de la bicicleta?.
- ¿Cuáles son *políticas públicas asociadas a la promoción del uso* de la bicicleta en el Gran Santiago?.

3.- HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.

- La implementación del Transantiago ha incidido en el aumento del uso de la bicicleta como medio de transporte funcional (laboral, educacional, etc.) de los habitantes del Gran Santiago.
- El uso de la bicicleta –a partir de las necesidades de transporte- puede constituir una oportunidad para mejorar la calidad de vida y aumentar los niveles de actividad física en la población del Gran Santiago, si se realiza de acuerdo a determinados estándares.
- Existen distintos tipos de usuarios de la bicicleta en el Gran Santiago, determinados por las motivaciones e historias de vida de cada uno de ellos (recreativa, deportiva, funcional, etc.).
- Los usuarios y los potenciales usuarios de bicicleta del Gran Santiago presentan características similares, que deben ser consideradas en políticas de promoción.
- En la medida que el uso se masifica. Esto se traduce en una mayor normativización y una mayor preocupación de las autoridades y de la sociedad civil organizada en torno al potencial uso de la bicicleta como medio de transporte, de recreación o de mejoramiento de la salud y la condición física de las personas.

4.- OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.

4.1.- OBJETIVO GENERAL.

Conocer las características de uso de la bicicleta, su potencialidad y dificultad en función de las políticas públicas específicas y las normativas asociadas al transporte en la ciudad en conjunto con las propuestas de las organizaciones civiles.

4.2.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

4.2.1.- Construir una taxonomía de rutinas de uso tipo de la bicicleta e identificar las demandas centrales de acuerdo a los datos recopilados mediante las entrevistas realizadas a los distintos actores, tanto de la sociedad civil organizada como representantes de los estamentos estatales en el Gran Santiago.

4.2.2.- Identificar los distintos grupos actuantes de la sociedad civil entorno el tema, sus ámbitos de acción específico, historial y trabajo intersectorial entre estas.

4.2.3.- Determinar las políticas públicas asociadas a la promoción del uso de la bicicleta en el Gran Santiago, el trabajo intersectorial entre los distintos organismos públicos y la intencionalidad futura de dichas políticas al respecto.

4.2.4.- Comparar las experiencias de promoción de la bicicleta en el Gran Santiago, con experiencias internacionales y nacionales exitosas de uso de la bicicleta en la ciudad.

4.2.5.- Proponer líneas de acción institucionales, que incorporen el uso de la bicicleta como una práctica deportivo-saludable, ligadas a hábitos de vida activa, como un medio para el descongestionar el tráfico vial y mejorar las condiciones atmosféricas de la ciudad de Santiago, como locus de una mayor asociatividad entre ciudadanos y la sociedad civil en si.

5.- ORIENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

El diseño metodológico mediante el cual se llevara a cabo la investigación, fue concebido y elaborado a partir de los criterios, orientaciones y definiciones que se detallan a continuación.

- *Carácter del estudio.* Tiene un carácter exploratorio, que es operacionalizado mediante una estrategia cualitativa de recolección y análisis de la información, apoyada por fuentes secundarias de datos e indicadores.
- *Secuencialidad y complementariedad.* El proceso se efectuará en tres etapas sucesivas, cada una de las cuales constituirá un insumo básico para la siguiente.
- *Consulta a expertos.* Durante todo el proceso se considera la opinión de diversos tipos de informantes claves, quienes se han seleccionado debido a

sus conocimientos y experticias en el ámbito académico, del deporte, la salud, el uso de la bicicleta, la organización entorno al uso de la bicicleta y roles en el mundo público que presentan interés.

- *Integración de los resultados.* Los datos obtenidos a través de la aplicación del instrumento (pauta entrevista en profundidad), serán integrados en un modelo global de análisis, que aborda las variables de interés desde una óptica comparativa que permita desarrollar taxonomías a partir del uso de la bicicleta y generar propuestas para una posible promoción.
- *Alcance geográfico.* El estudio se lleva a cabo en el Gran Santiago, considerando la posible relación entre los resultados que se obtengan respecto al uso de la bicicleta y la reciente implementación del Transantiago. La elección de esta región también obedece al probable impacto que el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte, podría tener en una gran ciudad en términos medioambientales, de salud y sociales, entre otros, como también por su carácter abordable en cuanto las posibilidades geográficas que esto implica para el propio investigador.

MARCO TEORICO
MARCO TEORICO



I.- ANTECEDENTES SOBRE EL PROBLEMA DE ESTUDIO.

Como se ha señalado, la investigación propuesta busca explorar en el uso dado a la bicicleta en el Gran Santiago, por lo que se considera necesario identificar algunos aspectos relevantes sobre la situación del país en general y del Gran Santiago en particular, que permitan contextualizar el problema de estudio.

1.- CONTEXTO DEMOGRÁFICO Y GEOGRÁFICO.

1.1.- La población de la Región Metropolitana¹.

De acuerdo a las estimaciones manejadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), al año 2008, la población existente en la Región Metropolitana alcanza a un total de 6.745.651 habitantes, de los cuales 3.290.280 corresponden a hombres (48.8%) y 3.455.371 son mujeres (51.2%).

Por su parte, la población de 15 años y más asciende a 5.205.287 personas; 2.507.513 son hombres (48.2%) y 2.697.774 son mujeres (51.8%). La distribución por tramos de edad de quienes tienen 15 o más años se detalla en la siguiente tabla.

Distribución por tramos de edad		
TRAMOS DE EDAD	Nº DE PERSONAS	PORCENTAJE
De 15 a 19 años	577.486	11.1
De 20 a 24 años	581.979	11.2
De 25 a 29 años	532.268	10.2
De 30 a 34 años	497.900	9.6
De 35 a 39 años	504.967	9.7
De 40 a 44 años	502.061	9.6
De 45 a 49 años	480.507	9.2
De 50 a 54 años	399.380	7.7
De 55 a 59 años	312.431	6.0
De 60 a 64 años	252.743	4.9
De 65 a 69 años	193.700	3.7
De 70 a 74 años	141.178	2.7
De 75 a 79 años	107.170	2.1
80 y más años	121.517	2.3
TOTAL	5.205.287	100.0

¹ Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Chile, 2008. Disponible en: http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/demografia_y_vitales/proyecciones/DatReg/T8!CS922

1.2.- El Gran Santiago².

La Región Metropolitana está dividida en seis provincias y 52 comunas. Por su parte, lo que se denomina como el Gran Santiago está compuesto por 34 comunas, 32 de las cuales pertenecen a la Provincia de Santiago, una corresponde a la Provincia de Cordillera (Puente Alto) y otra a la Provincia del Maipú (San Bernardo).

La población total del Gran Santiago se estima, para el año 2008, en 5.952.640 habitantes, es decir, 88.2% del total regional. La población de 15 años y más es de 4.609.752 personas, lo que representa el 77.4% de los habitantes del Gran Santiago y el 88.6% de la población de esa edad en la región. Las comunas más populosas son Maipú (558.163 personas de 15 y más años), Puente Alto (501.677 personas de 15 y más años) y La Florida (317.577 personas de 15 y más años).

2.- PERSPECTIVA DE INVESTIGACIÓN.

2.1.- Concepto de calidad de vida.

Además del contexto concreto descrito respecto a la población y la focalización geográfica del estudio, es necesario establecer el marco o perspectiva teórica desde la cual se concibe el problema y se desarrolla la investigación.

Al respecto, el estudio privilegia un enfoque centrado en la calidad de vida de las personas, temática que comienza a popularizarse en las últimas décadas del siglo XX y en relación a la cual no hay un consenso establecido que permita reducir el concepto a una definición específica. No obstante, diversas aproximaciones teóricas han permitido identificar cuatro aspectos ligados a la calidad de vida³:

- La calidad de vida ha sido definida como la calidad de las condiciones de vida de una persona.
- Como la satisfacción experimentada por la persona con dichas condiciones vitales.
- Como la combinación de componentes objetivos y subjetivos, es decir, calidad de vida definida como la calidad de las condiciones de vida de una persona junto a la satisfacción que ésta experimenta.
- Y, por último, como la combinación de las condiciones de vida y la satisfacción personal ponderadas por la escala de valores, aspiraciones y expectativas personales.

² Si bien el estudio se focaliza en comunas del Gran Santiago, es posible considerar como universo de referencia a los habitantes de toda la Región Metropolitana, debido a los desplazamientos de la población a través de las distintas comunas que la conforman.

³ Gómez-Vela, María y Sabeh, Eliana Noemí. **Calidad de vida. Evolución del concepto en la investigación y la práctica.** 2001. Disponible en: <http://www.usal.es/~inico/investigacion/invesinico/calidad.htm>

Los lineamientos enunciados, dan cuenta de un concepto que presenta un alto grado de complejidad, dado, por una parte, por la combinación de elementos objetivos y evaluaciones subjetivas que realizan las personas, las que –a su vez- se circunscriben en un contexto social y cultural determinado. Por otra parte, la calidad de vida es un concepto multidimensional, tal como lo describe la Organización Mundial de la Salud (OMS), al definirla como “la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, sus normas, sus inquietudes. Se trata de un concepto muy amplio que está influido de modo complejo por la salud física del sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con los elementos esenciales de su entorno”⁴.

Desde esta perspectiva, la calidad de vida se vincula a los más diversos ámbitos de la vida de las personas, los que a su vez se encuentran influidos por una serie de factores diferentes, entre los cuales, la salud física y mental de las personas, sin duda, ocupan un lugar fundamental, sobre todo al entenderse la salud “como el alcance del que un individuo o grupo es capaz, por un lado, para realizar sus aspiraciones y satisfacer sus necesidades y, por otro lado, para cambiar o hacer frente al ambiente. La salud es, por tanto, vista como un recurso para la vida diaria, no el objetivo de la vida, es un concepto positivo que enfatiza los recursos sociales y personales así como las capacidades físicas”⁵.

Si bien –como se desprende de las ideas planteadas- la calidad de vida no puede reducirse a algunas dimensiones particulares de la vida, de acuerdo al problema que ocupa a la investigación que se desarrolla, se ha optado por relevar dos aspectos centrales para el estudio, que inciden en la calidad de vida de los habitantes del país y particularmente de quienes residen en el Gran Santiago en la actualidad, como son el sedentarismo y las condiciones relacionadas al transporte y el medio ambiente de la ciudad.

2.2.- Sedentarismo.

2.2.1.- Efectos del sedentarismo.

Siguiendo las recomendaciones formuladas por el Comité de Expertos FAO/OMS en 1985 y por el Colegio Americano del Deporte en 1993, para la definición de sedentarismo es necesario combinar el análisis de dos criterios. En primer lugar, la actividad principal de las personas –es decir, aquella llevada a cabo durante la jornada laboral u otra efectuada de forma habitual- y en segunda instancia, la actividad adicional –que se realiza fuera de la jornada laboral-, de esta forma, se considera sedentario a quien desarrolla una actividad principal de intensidad ligera y una actividad física adicional no útil⁶.

⁴ Organización Mundial de la Salud. Citado en Ministerio de Salud. **II Encuesta de calidad de vida y salud**. Chile, 2006. Pág. 9.

⁵ Organización Mundial de la Salud. 1984.

⁶ García, Rosa M., García, René G., Pérez, Dianelys y Bonet, Mariano. Instituto Nacional de Higiene, Epidemiología y Microbiología. **Sedentarismo y su relación con la calidad de vida**

La gravedad del sedentarismo radica en los efectos negativos que tiene para la salud de las personas, ya que la inactividad física es un factor de riesgo de primer orden, que facilita la aparición de enfermedades cardíacas, algunos tipos de cáncer, diabetes tipo II, infarto de miocardio y ciertos desórdenes musculoesqueléticos⁷. Algunos efectos que pueden aludirse por su importancia, son los siguientes⁸:

- *Enfermedades cardiovasculares.* Un estilo de vida sedentario estimula las enfermedades cardiovasculares. Todas las investigaciones han demostrado que la tasa de mortalidad por infarto de miocardio entre los adultos es menor si el individuo realiza un determinado grado de ejercicio.
- *Efectos sobre el sistema circulatorio.* Una persona sedentaria tiene mayor riesgo de sufrir una angina de pecho o dificultad respiratoria que una persona no sedentaria para el mismo ejercicio y el mismo grado de enfermedad del corazón.
- *Desmineralización y aumento de la fragilidad de los huesos.* La única forma real de prevenir la descalsificación de los huesos es el ejercicio y la actividad muscular.
- *Reducción de la resistencia muscular.* La masa muscular comienza a perderse a edades jóvenes. La sensación de fatiga muscular empieza mucho más rápidamente, para un determinado esfuerzo, porque los músculos trabajan a su máxima capacidad. Cuando se pierde resistencia muscular, la persona se fatiga mucho ante el más mínimo esfuerzo.
- *Aumento de peso.* Entre los 20 y los 60 años, el aumento de peso promedio es de unos 10 kilogramos. Además, existe una cierta pérdida de masa muscular.
- *Deterioro prematuro de las facultades neuromotoras y sensoriales.* Finalmente, no realizar actividades como el ciclismo, la natación, el esquí, el senderismo de montaña o deportes que requieran coordinación neurosensorial, acelera la pérdida de esta coordinación y del equilibrio que acompaña al envejecimiento.

relativa a salud. En Revista Cubana de Higiene y Epidemiología; V. 45 N.1. Cuba, 2001. Disponible en: http://bvs.sld.cu/revistas/hie/vol45_1_07/hie03107.htm

⁷ Ibid.

⁸ **Actividad física: todo son beneficios.** Disponible en: <http://www.medicina21.com/imprimir.php?id=35>

2.2.2.- Sedentarismo en Chile⁹.

En Chile, los niveles de sedentarismo han alcanzado niveles alarmantes, lo que se ve reflejado en diversas mediciones que presentan cifras similares a lo largo del tiempo. Ya en 1996 la Encuesta Nacional del Deporte¹⁰, registró que solo cerca de un tercio de la población realizaba actividad física o deporte de manera regular (35.1%). Estos datos se tornan aún más negativos en la Encuesta CASEN del año 2000¹¹, donde el sedentarismo alcanzó un 89.1% de la población; 93.3% en las mujeres y 89.0% en los hombres.

Mediciones más recientes reafirman la envergadura del problema. Es así que la Encuesta nacional de hábitos de actividad física y deporte en la población chilena¹² revela que los índices de sedentarismo detectados en el país ascienden a un 87.3% de la población de 18 años o más, estableciendo que de cada 10 personas, 9 son sedentarias. De ese porcentaje, el 84.5% es totalmente inactivo y el 15.5% son sedentarios que realizan actividad física y/o deportiva 1 o 2 veces a la semana.

La misma encuesta muestra que al desagregar el sedentarismo según sexo “las mujeres presentan mayor tendencia al sedentarismo. Casi el 90% de ellas son sedentarias, en comparación con el 84.3% de ellos”¹³. En relación a los datos de la Región Metropolitana, estos tienen una tendencia muy similar a la que se aprecia nacionalmente, obteniendo para toda la capital, un 86.2% de población sedentaria mayor de 18 años de edad.

Por otra parte, el estudio revela que más del 65% de la población chilena se percibe a sí misma con una condición física inadecuada (regular, deficiente o muy deficiente). Solo el 34.2% afirma que su condición física es buena o muy buena. Esta autopercepción de la condición física se asocia fuertemente a la práctica o no práctica deportiva, donde quienes realizan deporte se auto perciben con una condición física mucho mejor que quienes no lo hacen.

Otra investigación que reitera esta información, es la II Encuesta de calidad de vida y salud desarrollada por el Ministerio de Salud¹⁴, en la que los niveles de sedentarismo ascienden a un 89.2%; 86.0% en hombres y 92.1% en mujeres. Esta encuesta muestra –además– que el 71.1% de las personas indica pasar la mayor parte del tiempo sentada y caminar poco (24.1%), o caminar bastante, pero sin realizar ningún esfuerzo vigoroso (47.0%).

Otros temas abordados en esta medición, también resultan relevantes en el contexto de la calidad de vida de las personas, como, por ejemplo, que el 62.0% no hace nada para mantener controlado su peso, no obstante, solo un 44.5% se percibe normal en peso, un 40.1% con sobre peso y un 7.4% obeso.

⁹ No todos los datos publicados se encuentran desagregados por región, pero puede estimarse un comportamiento similar en la población del Gran Santiago.

¹⁰ MORI – DIGEDER. **Encuesta Nacional del Deporte**. Chile, 1996.

¹¹ Ministerio de Planificación y Cooperación. **Encuesta CASEN**. Chile, 2000.

¹² Observatorio Social Universidad Alberto Hurtado – Instituto Nacional de Deportes. **Encuesta nacional de hábitos de actividad física y deporte en la población chilena**. Chile, 2007.

¹³ Ibid. Pág. 20.

¹⁴ Ministerio de Salud, op. cit.

Además, respecto a la presencia de estrés, un 13.4% señala sentirlo siempre, un 14.3% casi siempre, un 40.5% algunas veces y el 31.6% lo percibe rara vez o nunca.

2.2.3.- Preocupación por el nivel de sedentarismo en Chile.

Desde la perspectiva de la calidad de vida, y considerando que las personas que mantienen un estilo de vida físicamente activo o una buena forma física tienen menores tasas de mortalidad y una mayor longevidad que las personas sedentarias¹⁵, es que la promoción de la actividad física representa una preocupación a nivel mundial, sobre todo cuando el sedentarismo ha alcanzado niveles sin precedentes, ya que –tal como señala Astudillo y otros- “al parecer las sociedades en vías de mayor progreso o definitivamente desarrolladas, en la medida que resuelven sus necesidades básicas, los sujetos tienen menos gasto energético; disponen de modernos medios de transporte; los tramites administrativos y financieros, junto con los del consumo esencial, se pueden hacer por Internet; el uso del tiempo libre es más contemplativo que activo; la comida rápida es la solución inmediata ante la alta exigencia laboral y el individualismo se ha impuesto como estilo de vida, en desmedro de la asociatividad”¹⁶.

En el caso de Chile, el programa Vida Chile del Ministerio de Salud constata esta preocupación y establece que, además del sedentarismo, otros factores que atentan contra la salud de las personas son la obesidad, el tabaquismo, la ausencia de participación en organizaciones sociales que promuevan la salud y los daños ambientales. Se trata de una serie de factores, en gran medida concomitantes, para los cuales dicho programa de gobierno se ha fijado una serie de estrategias con metas específicas a resolver de aquí al año 2010¹⁷.

En particular sobre el sedentarismo, el objetivo es disminuir su prevalencia en la población mayor de 15 años en, al menos, siete puntos porcentuales, estableciendo entre algunas de las estrategias para ello, la generación de una política de desarrollo urbano que incluya la construcción de áreas verdes, equipamiento comunitario, ciclovías y recintos deportivos para el uso de espacios públicos, destinados a la convivencia, recreación, vida activa y práctica de deportes.

¹⁵ García, Rosa M. y otros, op. cit.

¹⁶ Astudillo Rubio, Gloria y otros. **El Plan Transantiago: una inesperada oportunidad para reducir el sedentarismo**. Revista digital Buenos Aires. Año 12. N° 113. 2007. Disponible en: <http://www.efdeportes.com>. Pág. 6.

¹⁷ Ministerio de Salud. **Plan Nacional de Promoción de Salud Vida Chile**. Chile, 2000.

2.3.- Transporte y medio ambiente.

Otro aspecto que incide en la calidad de vida de quienes viven en el Gran Santiago y que guarda estrecha relación con la temática de estudio, se refiere a los sistemas de transporte urbano que coexisten en la capital y sus efectos medio ambientales.

Durante los últimos años, la Región Metropolitana ha alcanzado un importante grado de desarrollo económico, social y cultural, “sin embargo, este desarrollo ha generado también, una serie de externalidades ambientales y sociales que han tenido una especial representación en la dinámica del sistema de transporte”¹⁸. En este sentido, si bien se ha asistido al intento gubernamental por cambiar el sistema de transporte público en el Gran Santiago, a través del denominado Plan Transantiago, este proceso no ha estado exento problemas y dificultades y la situación no difiere de lo expuesto en años anteriores, donde “los principales problemas del transporte en la ciudad lo constituyen la concentración horaria y espacial de los viajes, y la mala calidad del servicio de transporte público, lo que fomenta la posesión y uso del automóvil particular. Esta situación se ve claramente reflejada en los altos niveles de congestión, con sus correspondientes externalidades: contaminación del aire, ruido y accidentes”¹⁹.

El diagnóstico aludido, indicaba que en el Gran Santiago se efectuaban “8,4 millones de viajes diarios, los que muestran una fuerte dependencia de modos de transporte motorizados”²⁰, de estos, el 53% se realizaba en transporte público y el 17% en transporte privado, constatándose –además- un incremento del 64% del parque privado entre 1985 y 1996, y señalándose que –de suponerse una tendencia similar- “se estima que el parque tendría un incremento equivalente en el período 1997 – 2010”²¹. Estimación que –según un artículo publicado en el diario La Tercera- no dista mucho de la realidad, ya que “el crecimiento del parque automotor en Chile hoy está viviendo una situación sin precedentes. Los viajes se duplicaron en 10 años y el número de autos en Santiago ya supera 1.2 millones, de los cuales 980.000 son catalíticos, por lo que la restricción no cuenta para descongestionar, a no ser que se incluya a los catalíticos. La congestión y la contaminación son los principales costos sociales que provoca el uso del automóvil”²².

En materia medioambiental, la Comisión Nacional del Medio Ambiente indica que “la situación geográfica de la Región Metropolitana, rodeada de cumbres que forman una cuenca, y las condiciones de ventilación adversas, especialmente en el período otoño - invierno, determinan un escenario propicio para la acumulación de contaminantes atmosféricos, lo que se traduce en un

¹⁸ Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/jsp/pagina.jsp?secc=10&zona=206&ctnd=967

¹⁹ Comisión Nacional de Medio Ambiente. **El perfil ambiental regional. Sistema nacional de información ambiental.** Disponible en: <http://www.sinia.cl/1292/article-26194.html>

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid.

²² Pablo Allard - La Tercera. Chile. 30 de marzo de 2008.

empeoramiento en la calidad del aire de Santiago”²³. De esta forma, los habitantes del Gran Santiago se encuentran expuestos diariamente a sustancias dañinas para la salud, como el material particulado respirable (MP10), que se puede definir como partículas sólidas o líquidas (como polvo, cenizas, hollín, partículas metálicas, cemento o polen) dispersas en la atmósfera, cuyo diámetro es inferior a 10 micrómetros.

Según los datos informados en el año 2005, el 49% de las emisiones generadoras de material particulado correspondían a fuentes móviles²⁴, es decir, a aquellas actividades cuyas emisiones son de carácter móvil, incluyendo a vehículos livianos particulares y comerciales, vehículos de alquiler, taxis colectivos, buses de transporte público, buses de transporte interurbano y rural, camiones livianos, medianos y pesados, y motocicletas²⁵. Entre estos vehículos las mayores concentraciones recaían en los buses (22%), los camiones (13%) y los vehículos livianos (14%)²⁶.

3.- ANTECEDENTES SOBRE EL TEMA DE INVESTIGACIÓN.

Ante las situaciones descritas, esta investigación se sustenta en la idea de que el uso de la bicicleta puede constituir una oportunidad para mejorar la calidad de vida de las personas, ya que este medio de transporte, tal como se verá detalladamente en la sección siguiente, presenta diversos beneficios para quien lo utiliza, tanto en materia de salud pública y personal, como en economía (ahorro de dinero y tiempo) y libertad de desplazamiento. Pero, además, emerge como una oportunidad en términos concretos, generada a partir del impacto que ha tenido en la población de la capital la implementación del Plan Transantiago, que ha obligado a las personas -entre otras cosas- a diversificar la forma de trasladarse a sus diferentes destinos. Así, hay quienes observan que “una evidencia concreta que comienza a visualizarse como un fenómeno asociado a este problema de transporte es la cantidad de ciclistas, caminantes voluntariosos, patinadores, o motonetistas, que lentamente comienzan a copar las vías públicas, alcanzado últimamente cifras inusuales en la comercialización de estos medios”²⁷.

Por esta razón, como base para el análisis de los resultados que arroje este estudio, es necesario considerar la información entregada por otras investigaciones realizadas respecto al uso de la bicicleta.

²³ Comisión Nacional del Medio Ambiente. Disponible en: http://www.conama.cl/rm/568/article-38308.html#h2_2

²⁴ Evolución de la calidad del aire en Santiago. 1997 / 2004. CONAMA Región Metropolitana. Chile, 2005. Disponible en: http://www.sinia.cl/1292/articles-39731_recurso_1.pdf

²⁵ Comisión Nacional del Medio Ambiente Región Metropolitana – División Ingeniería Química y Bioprocesos Área Soluciones Ambientales. **Actualización del inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos en la Región Metropolitana 2005**. Chile, 2005. Disponible en: http://www.conama.cl/rm/568/articles-41184_Dictuc0InfREInventario.pdf

²⁶ Comisión Nacional del Medio Ambiente Región Metropolitana. **Evolución de la calidad del aire en Santiago. 1997 / 2004**. Chile, 2005. Disponible en: http://www.sinia.cl/1292/articles-39731_recurso_1.pdf

²⁷ Astudillo Rubio, Gloria y otros, op. cit. Pág. 2.

3.1.- Encuesta nacional de hábitos de actividad física y deporte en la población chilena²⁸.

Los datos aportados por la Encuesta nacional de hábitos de actividad física, recogidos en noviembre de 2006, constituyen un insumo para comparar la manera en que el nuevo escenario ha incidido en los hábitos de transporte y actividad física de las personas.

De acuerdo a esta medición, en Chile el uso de la bicicleta solo alcanza al 16.5% de las diversas alternativas de transporte, contra un 63% de personas que se desplaza en locomoción colectiva y un 21% que lo hace en vehículo propio. Al considerar el sexo de las personas, las mujeres se trasladan caminando en mayor proporción que los hombres (67% y 56%, respectivamente), en cambio, los hombres utilizan la bicicleta en mayor proporción que las mujeres (22% y 12%, respectivamente). En cuanto a la edad, son los más jóvenes quienes en un mayor porcentaje se trasladan en bicicleta.

Por otra parte, el estudio entrega antecedentes sobre el uso de la bicicleta con fines deportivos, tanto en personas sedentarias como no sedentarias, donde la bicicleta figura en quinto lugar entre las actividades deportivas realizadas por personas que se encuentran en la categoría de sedentarias, con un 9.5%; mientras que ocupa un sexto lugar, con un 15.3%, entre las actividades deportivas realizadas por personas no sedentarias.

3.2.- Plan de seguimiento del programa de fomento al uso de la bicicleta en las comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa.

Por otra parte, estudios vinculados específicamente al uso de la bicicleta, focalizados en tres comunas de la capital, permiten conocer datos generales sobre el uso de este vehículo, así como algunos aspectos que caracterizan a sus usuarios.

3.2.1.- Informe de parámetros culturales y sociales año 2007²⁹.

Una de las líneas de investigación del plan de seguimiento del programa de fomento al uso de la bicicleta en las comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa, consistió en una encuesta telefónica de percepción ciudadana, aplicada en octubre de 2007 a 800 habitantes de las comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa.

Según esta consulta, un 33% de las personas encuestadas indicó usar la bicicleta para realizar algún viaje. Las razones para elegir este medio de transporte se centraron en motivos de carácter deportivo (58% de las respuestas) y económico (17%). Por su parte, las razones esgrimidas respecto

²⁸ Observatorio Social Universidad Alberto Hurtado – IND, op. cit.

²⁹ Steer Davies Gleave - PNUD. **Plan de seguimiento del programa de fomento al uso de la bicicleta en las comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa. Informe de parámetros culturales y sociales año 2007.** Chile, 2007. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/jsp/pagina.jsp?secc=10&zona=206&ctnd=967

al no uso de la bicicleta, aluden a que “no le gusta” (32% de las menciones) o al temor a sufrir un accidente (25%).

Desde otra perspectiva, a la totalidad de las personas encuestadas se les preguntó si les agradaría que frente a su hogar se construyera una ciclovía, registrándose un 87% de aprobación, lo que es significado como “una visión positiva de la población frente al desarrollo de iniciativas que ayuden a mejorar el entorno de sus hogares y aumentar las posibilidades de transporte”³⁰.

3.2.2.- Informe de mediciones de tránsito corregido, invierno 2007³¹.

A.- Mediciones de tránsito.

Otra medición realizada a partir del Plan de seguimiento, se refiere a las mediciones de tránsito³², cuyos resultados permiten señalar que:

- En días laborales el resultado de las mediciones demuestra que alrededor del 90% son hombres y el 10% restante corresponde a mujeres. En los días domingo, la población femenina aumenta a un 14% en las mediciones continuas y a un 17% en las mediciones periódicas.
- El segmento de edad que predomina es el que considera entre los 21 y 41 años (sobre el 60% del total).
- De las mediciones continuas se obtuvo que solo un 1% de los ciclistas usa todos los implementos de seguridad. El 21% usa luces, el 21% utiliza casco y el 8% tiene bocina.
- Una amplia mayoría de ciclistas ocupa las ciclovías (75% en mediciones periódicas y 67% en mediciones continuas), mientras que la vereda (16% y 8%, respectivamente) y la calzada (9% y 25% respectivamente) son usadas en menor proporción.

B.- Encuesta de viaje.

Además de las mediciones de tránsito, esta investigación incluyó una encuesta de viaje a 3.724 usuarios de bicicleta, siendo los principales resultados, los siguientes:

- El propósito de viaje más importante en un día laboral es el trabajo (69%), mientras que en un día domingo adquieren relevancia los motivos recreacionales (62%).
- La mayoría de los viajes se realiza con una frecuencia diaria. Los usuarios que lo hacen una o menos de una vez al mes, llegan a cerca de un 10%.

³⁰ Steer Davies Gleave – PNUD, op. cit. Pág. 19.

³¹ Steer Davies Gleave – PNUD. **Plan de seguimiento del programa de fomento al uso de la bicicleta en las comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa. Informe de mediciones de tránsito corregido, invierno 2007.** Chile, 2007. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/jsp/pagina.jsp?secc=10&zona=206&ctnd=967

³² Si bien existen datos actualizados a enero de 2008, estos no han sido publicados todavía.

- En promedio los ciclistas recorren alrededor de 9 kilómetros en días laborales y 10 kilómetros en días festivos, con viajes de poco más de media hora de duración.
- Respecto a las razones para usar la bicicleta, el 18% indica el ahorro de tiempo y la comodidad, seguido de un 17% que lo justifica por las dificultades existentes en el transporte público. En el día domingo la principal motivación es deportiva.
- El 99% señala no realizar combinaciones con otro medio de transporte en sus viajes. La principal dificultad radica en la escasez estacionamientos para bicicletas o en la falta de seguridad.
- El 48% de los encuestados ya realizaba su viaje en bicicleta el año pasado, el 29% de ellos realizaba el viaje en micro y un 14% no hacía el viaje.

3.3.- Accidentes registrados el año 2006³³.

El uso de la bicicleta no se encuentra exento de accidentes. Durante el año 2006, 4.362 bicicletas estuvieron involucradas en siniestros de tránsito en el país, registrándose un total de 154 fallecidos y 4.510 lesionados de diversa consideración. Respecto a estos accidentes es posible relevar lo siguiente:

- La mayor participación de bicicletas en la ocurrencia de accidentes de tránsito se concentró Región Metropolitana, con un total de 1.752 involucrados, lo que representa el 40.2% del total nacional. Las comunas con mayor frecuencia de siniestros corresponden a Santiago (122, 7.0% de la región), Puente Alto (121, 6.9% de la región) y La Florida (92, 5.2% de la región). Esta misma región focalizó la mayor cantidad de víctimas fatales (46, 29.9% del total del país).
- La mayor participación de bicicletas en la ocurrencia de siniestros de tránsito estuvo asociada a colisiones (impacto de vehículos en movimiento) con 3.815 casos (87.4%) y tuvo como causa basal las maniobras imprudentes de los conductores (2.656, 60.9%).
- El grupo de edad de mayor participación en estos accidentes fue el de los 19 a los 45 años.

3.4.- Ciclovías construidas.

Respecto a la infraestructura vial construida específicamente para el uso de bicicletas, y si bien los aspectos normativos que regulan esta temática en el país se revisan más adelante, es posible identificar dos fuentes de información que dan cuenta de la situación de las ciclovías en el Gran Santiago, las que no fue posible analizar de manera conjunta, debido a que el tipo de datos difiere y –en muchos- casos se superpone.

- Los datos del Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU)³⁴ están actualizados al año 2008, pero se restringen a las ciclovías construidas a través de dicha instancia, de las cuales, las que estarían en operación tendrían un total de 55.7 kilómetros, distribuidos en 14 comunas de la

³³ Información obtenida a partir de la base de datos proporcionada por Carabineros de Chile. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/archivos/Accidentes_Bicicletas_2006.pdf

³⁴ La información fue enviada por el señor Joel Prieto del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

capital. Por su parte, 21 kilómetros se encontrarían en ejecución y 25.3 kilómetros se construirían durante el año 2008. Estos datos generan un total de 102 kilómetros de ciclovías.

- La información de la Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET)³⁵, incluye todo tipo de ciclovías pero está actualizada hasta el año 2005. La sumatoria de los kilómetros construidos de ciclovías a esa fecha, en 15 comunas del Gran Santiago, sería de 62.3 kilómetros, existiendo 72.1 kilómetros en proyecto.

Por otra parte, la propia CONASET realiza un análisis crítico de la infraestructura vial destinada a las bicicletas, señalando la falta de integración de las ciclovías en una red, la escasa seguridad en las vías utilizadas por muchos ciclistas y la ausencia de una visión integral de la ciudad desde la perspectiva de los viajes en bicicleta. No obstante, se alude al incremento del uso de este medio de transporte en las últimas décadas y a la construcción de una red de ciclovías en tres comunas de la capital, con el apoyo del Banco Mundial³⁶.

II.- EL USO DE LA BICICLETA COMO UNA OPORTUNIDAD PARA LOS HABITANTES DEL GRAN SANTIAGO.

En este apartado se abordan distintas temáticas relacionadas al uso de la bicicleta, enfatizando los diversos beneficios que esta práctica conlleva para la calidad de vida de las personas.

1.- EL CICLISMO URBANO.

En una votación sobre el mejor invento de los últimos tiempos realizada con los lectores del diario The Times³⁷, la bicicleta fue la ganadora. Si esto es cierto, no hace más que corroborar la empatía que este medio de transporte causa entre cada vez más personas y por cada vez más razones.

Efectivamente, como se comentó en la sección anterior, el aumento del uso de la bicicleta en nuestra capital forma parte de un fenómeno que se vive a nivel global y que, bajo el concepto de “ciclismo urbano”, se ha venido desarrollando en cada vez más ciudades del orbe. Una serie de elementos positivos asociados al uso de la bicicleta se encuentran a la base de este crecimiento, los cuales son considerados por cada vez mayor cantidad de gente: la posibilidad de aumentar la economía doméstica en un mundo con fuentes energéticas cada vez más caras y escasas; la búsqueda de medios de transporte más eficaces en ciudades cada vez más congestionadas; la necesidad desarrollar prácticas de vida saludable en una sociedad en la que el sedentarismo y sus enfermedades asociadas han llegado a índices alarmantes; la posibilidad de escapar del stress y disfrutar del entorno urbano; estos aspectos, que se relacionan con ámbitos cruciales de la vida de los hombres y

³⁵ Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/archivos/Catastro_ciclov%EDas_RM.pdf

³⁶ Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/jsp/pagina.jsp?secc=10&zona=206&ctnd=967

³⁷ Time on line. 27 de noviembre de 2004.

mujeres modernos, han llegado a convertir al ciclismo urbano en un fenómeno sociocultural –marcado por un fuerte componente identitario- de gran complejidad.

2.- EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE.

La bicicleta es una herramienta con una importante capacidad de inserción social, en tanto que como medio de transporte ofrece una gran cantidad de ventajas comparativas respecto de otros medios utilizados en la ciudad. Menos congestión del tráfico, menos tiempo perdido en los atascos, menores niveles de contaminación del aire y acústica, así como más espacio disponible para otros usos que no son el transporte motorizado, son parte de los beneficios que la bicicleta aporta como medio de transporte³⁸. Sin embargo, las ventajas que trae el uso de esta herramienta, van mucho más allá que aquellos relacionados con la satisfacción de la pura necesidad de desplazamiento, de hecho sus aportes a la salud física y psíquica de las personas son tan importantes que merecen una consideración especial. Por ello, una política que promueva el uso de la bicicleta, debe conjugar todas estas dimensiones, es decir, aquellas relacionadas con la planificación vial, el cuidado del medioambiente y los beneficios a la salud que implica su uso.

Así lo entiende el informe final elaborado en forma conjunta por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) y la Organización Mundial de la Salud, al afirmar la necesidad de elevar la utilización de la bicicleta y el desplazamiento a pie a la categoría de "verdaderas modalidades de transporte"³⁹.

2.1.- El uso de la bicicleta en la ciudad.

En esta misma dirección apunta el Plan de Seguimiento del Programa de Fomento al Uso de la Bicicleta en las Comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa, enmarcado en el contexto del proyecto GEF, el cual durante los últimos años ha realizado una serie de estudios con el objetivo de determinar cualitativa y cuantitativamente el cumplimiento de las metas del programa de fomento al uso de la bicicleta⁴⁰.

Es que en una ciudad como Santiago, con una población que supera los 5 millones de personas y uno de los peores casos de contaminación en el mundo, es imprescindible contar con políticas de transporte sustentable que ayuden a paliar los efectos nocivos que el crecimiento del transporte motorizado ha venido generando en las últimas décadas.

Las condiciones que presenta nuestra ciudad son inmejorables, con un clima que favorece los viajes durante casi todos los días del año, una topografía

³⁸ Federación de Ciclistas Europeos. **En Bicicleta al Trabajo: Beneficios Claros para Todos/as.** 1998. Disponible en: http://www.sevilla.org/sevillaenbici/contenidos/2-hazlobien/ventajas/en_bicicleta_al_trabajo_benefici.htm

³⁹ Astudillo Rubio, Gloria y otros, op. cit.

⁴⁰ Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/jsp/pagina.jsp?secc=10&zona=206&ctnd=967

relativamente plana; donde la mayoría de los viajes cubren menos de 8 kilómetros y –por lo tanto- están dentro de los 5 kilómetros que se consideran atractivos para el uso de la bicicleta; y el hecho de que la mayoría de las estaciones del Metro están a menos de 5 kilómetros de las residencias, tiendas, lugares de trabajo y otros puntos de origen y destino, hacen del uso de la bicicleta, como medio de transporte una solución que debe ser considerada seriamente por las políticas de transporte que promueve el Estado para la ciudad⁴¹.

2.2.- Beneficios personales y sociales del uso de la bicicleta como medio de transporte⁴².

La enumeración de beneficios es extensa, no obstante, se puede distinguir entre aquellos que afectan de modo directo al usuario y aquellos que son ventajosos en términos sociales. En el primer grupo se cuentan: el valor del vehículo, la mejora o aumento de la movilidad, la rapidez, la menor peligrosidad y la mejora de la salud. En el segundo, aquellos que –como resultado indirecto del uso de la bicicleta- acarrean beneficios para el conjunto de la sociedad; se cuentan aquí la economía energética, la ocupación del espacio y la conservación del medio ambiente.

2.2.1.- Beneficios individuales.

A.- Valor del vehículo.

Tanto el valor de adquisición como de mantenimiento son netamente menores que los de un automóvil, llegando a ser 30 a 40 veces inferior.

B.- Aumento de la movilidad.

La bicicleta es un medio de transporte fácil de manejar, autónomo, incisivo, capaz de aumentar la movilidad de un amplio rango de edad de la población.

C.- Rapidez.

Es un medio que ofrece alternativas muy competitivas a las de otros medios de transporte; de hecho, los 12 a 15 kilómetros por hora que ofrece como promedio en el medio urbano, la hacen el vehículo más rápido en desplazamientos puerta a puerta (incluidos tiempos de acceso y dispersión), en distancias menores a 5 kilómetros.

D.- Menor peligrosidad sobre terceros.

Entendiendo que un vehículo es peligroso, en la medida en que es capaz de ocasionar un daño, la bicicleta se presenta como un medio de transporte de escaso peligro.

⁴¹ Lake Sagaris – Ciudad Viva. **Integrando viajes en bicicletas en las redes de transporte (buses, metro, trenes) en Santiago.** Current Issues Papers. MSc Planning. Revisión final. Toronto. Septiembre 2006.

⁴² La información que se presenta en este apartado, fue extraída del texto **CARRIL - BICI: Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructuras, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento de...**, del Ministerio de Interior de España, Dirección General de Tráfico. Madrid, España, 2001. Págs. 5 - 16. No obstante, muchos otros textos coinciden en identificar aspectos similares.

E.- Mejora de la salud.

El uso de la bicicleta tiene también una gran cantidad de beneficios sobre la salud, tanto para el usuario individual, como para la salud pública en general. La mejora de la condición física, la ayuda en la prevención de enfermedades cardiovasculares e incluso cánceres, los beneficios sobre las articulaciones y la disminución de las condiciones de stress psicológico son solo algunas de las ventajas que aporta el uso de la bicicleta y que serán abordadas en detalle más adelante.

2.2.2.- Beneficios sociales.

A.- Economía energética.

Si se comparan cifras del consumo medio específico del transporte en bicicleta (25 kcal/v-km) en relación con el automóvil (640-890 Kcal/v-km), el autobús (230 kcal/v-km), el ciclomotor (170 kcal/v-km) o incluso el transporte a pie (55 kcal/v-km), la bicicleta resulta el modo más eficaz y de mejor rendimiento.

B.- Conservación del medio ambiente.

En razón de su nula producción de agentes contaminantes, la bicicleta es un modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente que cualquier vehículo motorizado.

C.- Ocupación del espacio.

El espacio ocupado por la circulación de bicicletas, en relación con el ocupado por la circulación de automóviles, es obviamente muy inferior. Un automóvil necesita aproximadamente 10 veces más superficie que la bicicleta.

2.3.- Condicionantes para el uso de la bicicleta en la ciudad.

Todos estos aspectos hacen del uso de la bicicleta una práctica altamente deseable, tanto desde un punto de vista individual como desde la perspectiva de su promoción por parte de las instituciones públicas. Sin embargo, existe una serie de factores condicionantes que pueden funcionar como restrictores para su utilización y que, nuevamente, inciden tanto en el plano individual como en el colectivo. Entre los primeros se cuentan la orografía, el clima, la capacidad de carga, el riesgo de accidentes y robos, etc. Entre los segundos, los derivados del propio desarrollo de la ciudad, como, por ejemplo, el modelo urbano, el modelo de transportes, la gestión del tráfico y, finalmente, los condicionantes culturales⁴³.

2.3.1.- Condicionantes individuales.

A.- Orografía.

Se trata de las variables físicas, como las distancias y las pendientes, que ofrece cada ciudad, las cuales son un condicionante fundamental en la medida en que el desplazamiento de la bicicleta depende completamente del esfuerzo físico del ciclista.

⁴³ Ibid.

En este sentido, según datos aportados por el Ministerio de Transportes Alemán sobre el porcentaje de desplazamientos realizados en bicicleta en función de la distancia recorrida, se observa que para distancias superiores a los 7 kilómetros, el uso de la bicicleta es muy menor, mientras que a partir de los 15 kilómetros puede considerarse nulo. En relación a las pendientes, según datos del mismo país, se ha estimado que en las áreas de mayores pendientes, hay un 20% menos de bicicletas en el reparto modal.

Así, se sugiere como norma, que para mantener cómodamente velocidades de 15 kilómetros por hora con pavimentos en buen estado, las ciclovías no deben incluir tramos de más de 4 kilómetros con pendientes superiores al 2%, o tramos de más de 2 kilómetros con pendientes superiores al 4%.

B.- Clima.

Es un hecho que el clima incide de forma directa en la elección del modo de transportarse de las personas. Siendo una constante que el uso de la bicicleta tiende a ser menor ahí donde el clima presenta mayores inclemencias (precipitaciones, vientos, frío, etc.). Sin embargo, aunque esto sea efectivamente así, se trata de un tipo de condicionante que suele ser sobrevalorado por quienes no usan bicicleta, para quienes, según encuestas, sería un factor mucho más significativo que para quienes sí son usuarios habituales de este medio. Por lo demás, se debe considerar que siempre es posible paliar este tipo de condicionantes, ya sea eligiendo el tipo de ropa adecuada o, desde la perspectiva del diseño vial e infraestructural, protegiendo las ciclovías del sol, el viento o la lluvia, mediante arbolados u otros medios.

C.- Riesgo.

La accidentalidad en el transporte ciclista es alta en aquellos casos en que no se ha desarrollado convenientemente la seguridad de las ciclovías, la señalización y otros factores como los programas de información y de educación vial. Sin embargo, los datos al respecto suelen ser parciales o sesgados, puesto que no separan las causas ajenas a la bicicleta y, en general, anteriores al diseño o definición de las ciclovías. Se puede asegurar que los datos oficiales sólo son una parte de la accidentalidad real. Por ello, el riesgo al accidente se configura como uno de los grandes retos para la recuperación del ciclismo urbano.

D.- Capacidad de carga.

Si bien se estima que con accesorios adecuados (parrillas, canastos, alforjas, etc.), una bicicleta puede cargar sin problemas 8 kilos de peso, lo que resulta muy admisible para viajes de compras o estudios, la capacidad de carga –por ser muy inferior a la de un automóvil– constituye otro factor que limita los desplazamientos en la bicicleta.

E.- Peligro de robo.

Se trata de un condicionante real, en la medida de que implica un gasto que puede disuadir al ciclista del uso de éste medio de transporte. Sin embargo, existen medios para disminuir este problema, los cuales van desde soluciones particulares como la adquisición de candados y cadenas u otros dispositivos de aparcamiento, hasta soluciones de mayor envergadura, como son los

estacionamientos públicos, orientados al uso intermodal de la bicicleta con medios públicos de transporte.

2.3.2.- Condicionantes sociales o derivadas del desarrollo de cada ciudad.

A.- Estructura urbana.

El diseño de una red ciclista tropieza con factores derivados del desarrollo y evolución de la propia ciudad, entre las cuales una de las más importantes es la estructura urbana, esto es, el diseño del viario y ubicación de los centros atractores de viajes. En términos de la estructura urbana existen además diferentes configuraciones morfológicas, que facilitan o dificultan el uso de la bicicleta. Básicamente, estas formas son cuadrangular, radial, anular, lineal y, por supuesto, la combinación de las anteriores.

- *La cuadrangular* es la forma en que se establecían las ciudades clásicas de la antigüedad, hoy también figuran en ciudades contemporáneas como New York, Barcelona y Santiago.
- *La forma radial*, en las que existe un foco con sentido centralizador, es la que más problemas crea en las ciudades, por la congestión del tráfico motorizado. Pero es una forma urbana en la que la bicicleta tiene muchas posibilidades.
- *La forma anular* deriva a recorridos adicionales innecesarios y para el tráfico ciclista no suele ser una forma aceptable, puesto que éste, busca siempre los caminos más cortos, sobre todo en planta.
- *La forma lineal* –por sumarte- es óptima para trazados ciclistas, siempre y cuando las pendientes longitudinales lo permitan. Generalmente se aplican a lo largo de zonas de especial interés paisajístico, como, por ejemplo, a lo largo de las playas o litorales, a lo largo de los ríos, zonas boscosas, canales naturales o artificiales o infraestructuras lineales como ferrocarriles, carreteras, vías de servicio, etc.

B.- Modelo de transporte.

Otro factor derivado del desarrollo y evolución urbana es el modelo de transporte, entendido como la forma en que los distintos medios de transporte se integran en la red global de una ciudad. Por este motivo, una red de tráfico ciclista no debe nunca planificarse de forma separada del resto del tráfico individual y colectivo, dado que en muchas fases puede y debe existir un complemento intermodal de la red ciclista con la red local, mediante los diversos sistemas de estacionamientos útiles para el transbordo con otro modo.

C.- Gestión del tráfico.

Un tercer factor condicionante del uso de la bicicleta, asociado al desarrollo de la ciudad, es lo que se entiende como gestión del tráfico, es decir, la política que regula el reparto físico de espacios viales para vehículos motorizados, peatones y vehículos no motorizados, entre los que está la bicicleta. En este sentido, la adopción de medidas de reducción del tráfico, ya sea a través de refuerzos policiales para vigilar el cumplimiento de las normas, o bien mediante medidas para “calmar” el tráfico son, a la vez, muy importantes en la percepción que el ciclista tiene de la situación global.

D.- Factores culturales.

Por último, se debe señalar la existencia de una serie de factores culturales que funcionan como condicionantes para el uso de la bicicleta. Ideas como que el uso de la bicicleta requiere de mucho esfuerzo o que representa un bajo estatus social, o el hecho de que en algunos lugares se la asocie a un uso puramente recreativo o deportivo, son representaciones sociales que resultan limitantes para su masificación como medio de transporte. Sin embargo, estas actitudes pueden variar de lugar en lugar, siendo modificables en cada sujeto. Lo que de hecho se puede ver en sitios donde la bicicleta ha llegado a convertirse en un objeto social con un fuerte contenido identitario, como lo es, por ejemplo, para las agrupaciones de la sociedad civil organizadas en torno a la promoción del uso de este medio de transporte.

3.- EL USO DE LA BICICLETA Y LA SALUD.

Como ya se apuntó, un importante beneficio asociado a la bicicleta es la contribución que su uso puede tener para la salud de las personas, beneficio que, al igual que los revisados anteriormente, pueden dejarse sentir de modo directo en el plano particular, fundamentalmente a través de la reducción del sedentarismo y sus enfermedades asociadas, así como en el plano colectivo, en el marco de la salud pública, disminuyendo enfermedades, accidentes de tráfico, sustancias nocivas emitidas al aire, ruido, stress, etc.⁴⁴

Conjugando ambas perspectivas, un conjunto cada vez mayor de beneficios sobre la salud relacionados al uso de la bicicleta han sido relevados por distintos estudios en los últimos años, surgiendo, además, una serie de recomendaciones orientadas a promover una utilización saludable y segura de este medio de transporte, haciendo ver que, como toda herramienta, no es la bicicleta en sí misma, sino el modo en que se le da uso, lo que puede garantizar la calidad de sus efectos.

Por ello, a continuación se revisará con cierto detalle, el conjunto de aportes a la salud que este vehículo puede generar en sus usuarios, así como las recomendaciones más importantes para su uso saludable y seguro.

3.1.- Beneficios del uso de la bicicleta para la salud.

La lista de aportes a la salud generados por el uso de la bicicleta es larga y heterogénea, sin embargo, la mayoría de ellos se relacionan con la actividad física que implica y la consecuente disminución del sedentarismo y sus enfermedades asociadas. Efectivamente, la Organización Mundial de la Salud (OMS), relevando la importancia que la actividad física presenta para la salud de las personas, señala que éstas tienen la oportunidad de mantenerse físicamente activas en cuatro sectores principales de la vida diaria: el trabajo (especialmente si éste entraña una actividad manual); el transporte (por ejemplo, caminar o ir en bicicleta al trabajo); las tareas domésticas (por ejemplo, ocuparse de los quehaceres de la casa); y el tiempo libre o de ocio

⁴⁴ Federación de Ciclistas Europeos, op. cit.

(por ejemplo, participar en actividades físicas y deportivas)⁴⁵. Pudiendo ser la bicicleta incorporada en al menos dos de estas dimensiones.

Luego, esta misma institución señala que, por norma, una persona deja de ser sedentaria cuando realiza actividad física con una frecuencia igual o superior a 3 veces por semana, durante, al menos, 30 minutos cada vez; por lo que si se considera que la bicicleta puede ser incorporada en al menos dos de los cuatros sectores en los que según la OMS una persona tiene la posibilidad de mantenerse activa (transporte y tiempo libre), se constituye entonces en una herramienta inmejorable para alcanzar y superar los índices de actividad física requeridos para que una persona no sea catalogada de sedentaria. Sobre este umbral, los resultados de la bicicleta en la disminución de enfermedades asociadas al sedentarismo debieran ser significativos.

El doctor Ingo Froböse, por su parte, especialista en medicina deportiva, profesor de rehabilitación y prevención en el deporte en el Politécnico Alemán de Deporte (Deutsche Sporthochschule DSHS) de Colonia, y responsable del Instituto de Salud, ofrece sus propios índices de tiempo y frecuencia para la práctica de la bicicleta, los cuales en ningún caso se oponen a las estandarizaciones de la OMS, sino que circunscriben los efectos positivos de la actividad física al uso específico de la bicicleta.

En su estudio *Cycling and Health*⁴⁶, el doctor Froböse, sostiene que:

- 10 minutos diarios de bicicleta mejoran las articulaciones, especialmente las rodillas, pues disminuye el contacto óseo al amortiguar el sillín un 70% u 80% del peso de cuerpo. También se fortalece la musculatura de la espalda (sobre todo la de la zona lumbar).
- 20 minutos fortalecen el sistema inmune, pues el pedaleo moviliza los fagocitos.
- 30 minutos mejoran la función cardiaca, reduciendo el riesgo de padecer un infarto de miocardio en un 50%.
- 40 minutos aumentan la capacidad pulmonar.
- 50 minutos provocan una reducción del metabolismo.
- 60 minutos disminuyen el peso corporal y generan efectos antiestrés.

Para Froböse, cuyas investigaciones están siendo aplicadas por la NASA en el entrenamiento de astronautas, no se trata tanto de cubrir distancia, como tiempo, por eso recomienda pedalear 45 a 60 minutos, 2 ó 3 veces por semana, al ritmo que persona determine. Así, siguiendo recomendaciones como las de Froböse o la OMS, debiera ser posible obtener una lista de beneficios como la que a continuación se detalla:

- La circulación en bicicleta depende del pedaleo constante, éste propicia la ventilación pulmonar y la circulación sanguínea. Así, al intensificarse la actividad cardiocirculatoria, se favorece el aumento de la densidad de los

⁴⁵ Organización Mundial de la Salud. 2002.

⁴⁶ Ingo Froböse - Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln Centre for Health German Sport University, Cologne. **Cycling and Health. Compendium.** Disponible en: http://www.selleroyal.com/news/CyclingAndHealth/big/Cycling&Health_UK.pdf

capilares sanguíneos, lo que a su vez favorece la irrigación y permite que los músculos aprovechen mejor el oxígeno, así como los nutrientes que aporta⁴⁷.

- El ciclismo practicado desde el modo aeróbico y a una intensidad adecuada, permite reducir la frecuencia cardíaca y respiratoria en reposo, lo que ayuda a desarrollar una mejor eficiencia cardíaca (mayor bombeo de sangre, con menor esfuerzo) y respiratoria.
- La bicicleta disminuye la posibilidad de sufrir patologías cardiovasculares, al actuar positivamente sobre los factores de riesgo, como la hipertensión, la hipercolesterolemia o la diabetes. La bicicleta ayuda a incrementar el gasto calórico y combatir los problemas de sobrepeso y obesidad.
- El ejercicio disminuye la presión arterial, tanto a corto como a largo plazo, y se ha observado que puede reducir el riesgo de hipertensión y también ayudar a controlar los valores de presión de los individuos que sufren una hipertensión arterial leve⁴⁸.
- Previene el dolor de la espalda. Debido a la posición que se adopta sobre la bicicleta, la musculatura de la espalda está bajo tensión estabilizando el tronco lo que hace que se fortalezca toda la zona dorsal.
- Protege las articulaciones, músculos y tendones. Debido a que en el ciclismo el esfuerzo lo realizan principalmente los músculos, tendones y articulaciones del miembro inferior (pié, pierna, muslo y glúteos), y al mismo tiempo, al no ser un deporte de impacto, estos se van reforzando y fortaleciendo sin recibir ningún tipo de daño (siempre y cuando no haya una caída).
- Al entrar en ejercicio las articulaciones del miembro inferior, el ciclismo previene la aparición de artrosis, principalmente de caderas y rodillas. El miembro superior, como punto de apoyo del tronco, también se moviliza produciendo beneficios musculares para éste.
- Fortalece el sistema óseo, aumentando la densidad ósea, logrando así, ser menos propensos a sufrir fracturas.
- Es una actividad muy utilizada para rehabilitar lesiones.
- Mejora la capacidad de trabajo tanto física como mental, manifestándose menos signos de fatiga.
- Beneficia la apariencia personal y el estado de ánimo, y disminuye la ansiedad y el estrés.
- Practicar ciclismo regularmente repercute de manera positiva en el sistema inmunológico. El cuerpo de los ciclistas desprende compuestos químicos que mejoran el estado de ánimo y hacen que se produzca una situación de bienestar. Los fagocitos, las células devoradoras de bacterias del cuerpo humano, son movilizados de manera inmediata a través del pedaleo, para aniquilar bacterias y células cancerígenas⁴⁹.

⁴⁷ **Guía médica familiar. Fascículo 9: Deportes.** Disponible en: <http://www.explored.com.ec/GUIA/home.htm>

⁴⁸ López Viñaspre, Pablo y otros. **Manual de educación física y deportes.** Editorial Océano. Pág. 169.

⁴⁹ Ingo Froböse, op. cit.

III.- EXPERIENCIAS DESARROLLADAS A NIVEL INTERNACIONAL.

Los beneficios y ventajas descritos en el apartado precedente respecto a andar en bicicleta, ya han sido incorporados en el quehacer de una serie de países que han implementado diversas experiencias para promover su uso en la población. En esta sección, se intenta sintetizar algunas tentativas internacionales en la materia, impulsadas tanto desde instituciones públicas como privadas, y vinculadas a diferentes ámbitos, como son la infraestructura vial, los programas de promoción, y la generación de redes y organizaciones civiles que trabajan en la temática.

1.- ALGUNAS EXPERIENCIAS INTERNACIONALES RELEVANTES.

A continuación se realiza una descripción breve de distintas iniciativas desarrolladas a nivel internacional, que presentan relevancia para esta investigación y que han sido seleccionadas –entre otras- debido a su diversidad y carácter innovador.

- *El sistema DEPO en Ámsterdam.* Ámsterdam⁵⁰ es conocida como la ciudad ciclística por excelencia, lo que no significa que no sea necesario concebir alternativas para mejorar su desempeño. El sistema de transporte público es aún insuficiente en algunas áreas, las personas que vienen de suburbios lejanos no siempre encuentran fácil llegar al centro de la ciudad en bicicleta, ya que es muy lejos o muy complicado el entrar al casco céntrico con éstas. El sistema DEPO ha sido definido como un medio de transporte público individual. Basado en el principio de depósitos, DEPO consiste en una red de bodegas de “bicicletas blancas”. Cualquier persona puede arrendar una bicicleta de cualquiera de las bodegas. Para liberar una bicicleta se usa una moneda, que es devuelta al momento de depositar en otra bodega la bicicleta. La “bicicleta blanca” está especialmente concebida para viajes cortos. Tiene neumáticos grandes de plumavit que no se pinchan al andar, un marco estándar y alforjas accesibles a todos los usuarios, una parrilla, luz a batería y modo de identificación. Un sistema limita el tiempo de uso en orden de asegurar la rotación adecuada de stock de bicicletas. Las bodegas en sí, son estacionamientos de bicicletas especialmente diseñados, que no requieren de un personal calificado. Dado el diseño y flexibilidad de estos estacionamientos, se acomodan y adaptan a la ciudad.
- *El programa de arriendo de bicicletas de corto plazo de Copenhague, City Bicycle.* De forma similar al caso de Ámsterdam, este sistema ofrece a los residentes y los turistas de Copenhague⁵¹, Dinamarca, acceso en base a demanda a los trenes, a través de un programa que involucra la ubicación de 2.000 “bicicletas blancas”, sin ningún accesorio especial, en 140 cicleros, localizados en lugares estratégicos de la ciudad. Las bicicletas tienen *microchips* para evitar el robo y su uso requiere la inserción de una moneda, la que es regresada al usuario, una vez que éste devuelve la

⁵⁰ **The bicycle as an urban means of transport.** Disponible en: <http://www.epe.be/workbooks/tcui/example15.html>

⁵¹ Lake Sagaris – Ciudad Viva, op. cit.

bicicleta. El sistema sirve principalmente a las estaciones de trenes en zonas suburbanas.

- *Intermodalidad con trenes en los Países Bajos*. En los Países Bajos⁵², un 23% de los pasajeros de trenes de las cuatro ciudades más grandes llegan a la estación en bicicleta, muchos de ellos tienen otra bicicleta estacionada a mano cerca de su destino. La autoridad nacional de trenes (Dutch National Railway) mantiene casi 200.000 estacionamientos, mientras operadores privados cuentan con miles más.
- *Intermodalidad con trenes en Japón*. En Japón⁵³, cerca de tres millones de bicicletas se estacionan en las estaciones de trenes. Generalmente, estas estaciones tienen estacionamiento para unas 275 bicicletas, servicio que es administrado privada o públicamente.
- *Carros para niños en Voralberg*. En la provincia de Voralberg⁵⁴, Austria, quince municipalidades, en donde habitan alrededor de 200.000 personas, han implementado una campaña de subsidio para la compra de carros adosados a la parte posterior de las bicicletas, destinados al transporte de niños y evitar –así- los riesgos que pueden sufrir en caso de caídas. A partir de esta iniciativa más de 1.000 familias se han acogido al subsidio.
- *Ascensor para bicicletas en Trondheim*. En Trondheim⁵⁵, Noruega, se ha instalado un ascensor para bicicletas en el centro de la ciudad, para así facilitar el acceso al cerro Brubakken, de 150 metros de altura aproximadamente. El ascenso fue una fuente de desaliento para los ciclistas, quienes actualmente lo pueden hacer sin esfuerzo. Si la experiencia se evalúa como exitosa, se considera imponer una tarifa para su uso.
- *Promoción del uso en Saarbruck*. En la ciudad de Saarbruck⁵⁶, Alemania, a diferencia de otras ciudades del país, solo un 2% de los viajes se efectuaban a través de la bicicleta. En este contexto, se genera un plan de circulación para desarrollar el ciclismo a mediados de los años 80 (siglo XX), en el cual se considera la implementación de un circuito de ciclovías y la transformación de estacionamientos de automóviles para el uso de bicicletas. El circuito fue creado para mantener y reforzar la seguridad de los ciclistas, considerando signos pare posicionados antes de los de los autos y cruces rediseñados para los ciclistas. Uno de los puntos principales de este programa fue el permitir a los ciclistas circular para ambos lados en calles de un solo sentido, donde la velocidad máxima se definió como 30 kilómetros por hora. Como resultado de esta iniciativa, los viajes han aumentado, dando la ventaja a los ciclistas de poder tomar rutas más cortas y la posibilidad de transitar en contra del flujo vehicular en ciertas calles.

⁵² Ibid.

⁵³ Ibid.

⁵⁴ **The bicycle as an urban means of transport.** Disponible en: <http://www.epe.be/workbooks/tcui/example15.html>

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Ibid.

- *Interconexión de ciclovías en Pamplona.* En Pamplona⁵⁷, País Vasco, España, se ha planteado introducir un programa de creación e interconexión de ciclovías, el cual se estructura en dos fases. La primera etapa, cuya implementación quedaría terminada el año 2010, pretende crear corredores principales para conectar los ya existentes. Se calcula esta fase en alrededor de 23 kilómetros con una inversión de 6 millones de euros. La segunda fase implica la creación de tramos menores entre los años 2011 y 2013, delimitados por medio de los corredores principales y cuya inversión asciende a los 10 millones de euros y aportaría al circuito general unos 41 kilómetros.
- *Red de estacionamientos en Australia.* Australia⁵⁸ ha promovido una política orientada a incentivar el uso de la bicicleta mediante la creación de un sistema de estacionamientos que se integra a la red existente de buses, denominado "Cycle Connect". Este sistema considera mejoras en las instalaciones para la bicicleta en las ciudades principales, ofreciendo mayor protección contra el mal tiempo y los robos. Requiere la participación de grupos locales de bicicletas".
- *Parrillas para bicicletas en buses de Canadá y Estados Unidos.* Tanto en Canadá como en Estados Unidos⁵⁹, se ha introducido el uso de parrillas para bicicleta montadas en la parte delantera de los buses. El servicio basado en la parrilla se considera un complemento importante. Dudas por las razones de gira, posibles peligros, accidentes y atrasos han ido desapareciendo con la experiencia real.
- *Distribución de bicicletas en Cuba.* Con la caída de los Estados Socialistas de Europa Oriental, los intercambios económicos de Cuba⁶⁰ sufrieron alteraciones, específicamente en su área energética. Hasta fines de los años 80 (siglo XX) la bicicleta no cumplía un rol protagónico en un país donde el transporte público era notoriamente visible (un millón de personas usaban alrededor 2.000 buses de bajo costo dado el subsidio estatal aportado). Ante la nueva contingencia, el gobierno cubano ordenó el ensamblaje de un millón de bicicletas. Para facilitar el desarrollo del ciclismo, las bicicletas fueron distribuidas a trabajadores y estudiantes que viven a más de 2 kilómetros de sus respectivos lugares de trabajo, con facilidades de pago por sobre los 12 meses. Un decreto nacional fue votado para adoptar el resguardo seguro de las bicicletas en las vecindades de los trabajos y lugares de estudio. Las compañías con más de 50 trabajadores están a cargo de la mantención, en donde hay un mecánico encargado de esta tarea. Los buses aún en uso, alrededor de 500 en La Habana, fueron adaptados para el transporte de bicicletas, eliminando los asientos traseros. Siendo una minoría en los años 80, el número de ciclistas se ha

⁵⁷ **Carril bici en Pamplona.** Disponible en:

<http://www.pamplona.net/VerPagina.asp?IdPag=364&Idioma=1>

⁵⁸ Lake Sagaris – Ciudad Viva, op. cit.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ **The bicycle as an urban means of transport.** Disponible en:
<http://www.epe.be/workbooks/tcui/example15.html>

incrementado, desde 30.000 personas (a principio de los noventa) a más de un millón de usuarios en la actualidad.

- *El Transmilenio en Bogotá.* La otra experiencia a nivel latinoamericano que ha sido desarrollada por varios años, es la de Bogotá⁶¹. En esta ciudad colombiana se implementó el Trasmilenio, que incorpora –dentro de su diseño- no solo lugares apropiados para estacionar las bicicletas en las estaciones de acopio, sino también las ciclovías necesarias para alimentar las estaciones, ya que más del 40% de los pasajeros del Transmilenio llega a las estaciones caminando o en bicicleta.

2.- EXPERIENCIAS INTERNACIONALES IMPULSADAS DESDE EL SECTOR PRIVADO.

Dentro de las experiencias internacionales desarrolladas desde el sector privado para la promoción del uso de la bicicleta, también es posible destacar algunos ejemplos específicos.

- *La empresa belga ECOVER*⁶² ha implementado una política de transporte para estimular el uso de la bicicleta a partir de incentivos. Desde 1992 la asignación de los gastos para el transporte de sus empleados es, para aquellos que usan la bicicleta, tres veces más que para quienes se trasladan en auto. Además, se instalaron estacionamientos para bicicletas, centros de reparo, duchas y camarines para cambiarse de ropa. Los resultados de esto han generado diversos beneficios para los trabajadores y la ciudad, que han sido premiados por el gobierno de Bélgica.
- *Dos compañías de ingeniería Holandesas* han introducido programas de transporte para reducir la necesidad de uso de automóviles⁶³. *Hijdemij* tiene un plan de tráfico para sus oficinas en Arnhem que busca desincentivar el uso del automóvil a través de diversas medidas, entre las cuales se encuentra un programa de bicicleta, donde la empresa compra la bicicleta a sus empleados, al comprometerse estos a ir al trabajo en este vehículo, en un promedio de tres veces por semana. La compra incluye la adquisición adicional –por parte de la empresa- de la indumentaria necesaria para lluvia y un seguro. Al empleado se le permite usar la bicicleta de forma privada. Por su parte, *Grontmij*, al igual que *Hijdemij*, también tiene un programa de bicicleta, donde se recompensa a las personas que usan la bicicleta propia, cuyos dueños obtienen un cupón de descuento para la compra de accesorios y mantención. Algunas de sus oficinas no son de fácil acceso desde los puntos de desembarque del sistema de transporte público, existiendo distancias considerables tanto desde las paradas de los buses como de trenes. Para paliar esta deficiencia, se ha propuesto construir estacionamientos cubiertos para bicicletas en cooperación con las autoridades locales de las estaciones y paraderos. En cuatro estaciones

⁶¹ Lake Safaris – Ciudad Viva, op. cit.

⁶² **The bicycle as an urban means of transport.** Disponible en: <http://www.epe.be/workbooks/tcui/example15.html>

⁶³ Ibid.

donde ya existe este sistema, y se debe pagar un arriendo por estos, la compañía asume el costo.

3.- ORGANIZACIONES INTERNACIONALES QUE PROMUEVEN EL USO DE LA BICICLETA.

Desde otra perspectiva, el espectro internacional también ofrece ejemplos de cómo la sociedad civil se moviliza con el propósito de promover el uso de la bicicleta, ya sea a través de proyectos educativos, declaraciones de principios, propuestas ambientalistas y de participación ciudadana, o propuestas técnicas de implementación y beneficios adquiridos mediante la bicicleta como medio no solo de transporte, sino también como herramienta de empoderamiento y acción política.

- *Amics de la Bici y AproB⁶⁴*, organizaciones de la Cataluña, han trabajado por más de 20 años en la promoción del uso de la bicicleta. Su ámbito de acción va orientado a cultivar en las nuevas generaciones –y especialmente en las poblaciones en edad escolar- un hábito de uso y manejo de dicho vehículo. Su proyecto actual denominado “La ESO va que vuela. Ven al instituto en Bicicleta”, consiste en trabajar en los centros escolares, para sumar tanto al profesorado, como a alumnos y padres en la educación correcta del uso de la bicicleta mediante una metodología didáctica, que apunta no solo al aprendizaje de las reglas del tráfico sino también de cómo moverse dentro de éste. Dentro de sus objetivos generales, se busca sensibilizar a la comunidad sobre los múltiples beneficios que ofrece el desplazamiento en bicicleta, establecer bases que permitan desplazamientos cómodos y seguros, conseguir que una tasa de un 15% del alumnado se traslade en bicicleta, recoger datos estadísticos de uso en la población escolar, crear un clima propicio para continuar trabajando en la promoción de la bicicleta (estacionamientos seguros, reuniones con las autoridades para esclarecer y mejorar puntos de accidentes habituales) y lograr la incorporación del tema bicicleta y salud dentro del currículo de trabajo de los colegios.
- *La Federación de Ciclistas Europeos⁶⁵*, propone la promoción de los desplazamientos cotidianos y por motivos laborales, ya que estos son rentables, cooperan con la descongestión del tráfico y con la protección del medio ambiente. Esta organización hace un llamado especial a la promoción –no tan sólo desde las políticas públicas- sino también desde el sector privado, aludiendo la rentabilidad económica de esta medida, tanto para la nación, como para la empresa privada en sí. Sus argumentos señalan que el aumento del uso de la bicicleta, puede incidir en el incremento de la industria bicicletera y el nivel de empleo vinculado a ella. A la vez, por los numerosos beneficios ligados a la salud y a la calidad de vida que conlleva el uso habitual de la bicicleta, se reduciría el absentismo laboral por enfermedad. De esta forma, un mayor uso de este vehículo, a la

⁶⁴ www.amicsdelabici.org

⁶⁵ Federación de Ciclistas Europeos. **En Bicicleta al Trabajo: Beneficios Claros para Todos/as.** 1998. Disponible en: http://www.sevilla.org/sevillaenbici/contenidos/2-hazlobien/ventajas/en_bicicleta_al_trabajo_benefici.htm

vez que potencia una industria alicaída, genera mejoras en materia de salud pública y reduce su gasto asociado. La Federación urge a la Unión Europea a tomar medidas para otorgar a la bicicleta una prioridad más alta de la existente como medio de transporte, considerándola como un instrumento para la gestión de la movilidad relacionada con el trabajo; estimular la investigación y realización de proyectos para el uso diario; establecer un marco legal y financiero que impulse a las empresas públicas y privadas a aceptar sus responsabilidades en solucionar los problemas de transporte, promoviendo el uso de la bicicleta entre sus empleados; favorecer cambios en los sistemas impositivos para aquellos que usan la bicicleta y fomentar en quienes no la usan; integrar los beneficios derivados de la bicicleta en los programas de salud; y exigir intermodalidad para el financiamiento de aquellos proyectos de investigación y de nueva infraestructura, potenciando así el uso de la bicicleta en los medios de transporte.

- En el concierto latinoamericano, se puede revisar el *movimiento mexicano denominado, "Bicitekas"*⁶⁶, nacido en la ciudad de México DF, cuya propuesta tiene como eje central establecer un marco guía para el periodo 2007 – 2012 para dicha ciudad, teniendo como meta llegar a que un 5% de los viajes el año 2012 sean en bicicleta, esto, enmarcado dentro de una política de movilidad sustentable. Como colectivo sostiene que la equidad social se alcanza mediante el impulso de políticas públicas de movilidad sustentable y promoción del espacio público, ya que quienes más sufren en una ciudad inaccesible, son –precisamente- los más vulnerables. Según Bicitekas, una política para promover el uso de la bicicleta debe centrarse en hacer un giro en cuanto a la gestión del tráfico hacia la movilidad de las personas y no la de los vehículos motorizados, plantear criterios universales para la implementación vial e infraestructural, promover la creación de espacios públicos de calidad, generar un plan integrado de desarrollo vial, compartir las calles regulando el uso de éstas para mayor afluencia de ciclistas, restringir las velocidades máximas y hacer efectivos los derechos de los usuarios de la vía pública.

IV.- MARCO REGULATORIO Y EXPERIENCIAS A NIVEL NACIONAL.

En este último apartado, se busca dar a conocer diversos aspectos de la realidad nacional, que delimitan el escenario existente en la actualidad para el uso de la bicicleta en el Gran Santiago, como es el caso de los marcos regulatorios existentes, las instituciones que pueden vincularse a la temática, los proyectos más relevantes de promoción de la bicicleta y el papel de las principales organizaciones de ciclistas.

1.- MARCO REGULATORIO.

A modo de ilustrar el escenario nacional, resulta pertinente destacar los instrumentos que dan contenido al marco institucional regulatorio de la actividad ciclo vial, tanto desde el ámbito del transporte, como desde la perspectiva de la infraestructura urbana.

⁶⁶ Bicitekas. **Promoción del uso de la Bicicleta en la Ciudad de México.** 2007. Disponible en: www.bicitekas.org

1.1.- Normativas vinculadas al transporte urbano.

1.1.1.- Ley de tránsito 18.290⁶⁷.

La Ley de Transito, N° 18.290, fue promulgada el año 1984 y consta de 20 títulos. De los 221 artículos que la componen, solo los artículos 66, 68, 80, 83, 134, 135 y 136 hacen referencia directa a las bicicletas, y otros tantos tienen incidencia indirecta en el uso de este medio de transporte. Estos últimos corresponden a los artículos donde se usa el término genérico de vehículo, definido en el Artículo 2° como “medio con el cual, sobre el cual o por el cual toda persona u objeto puede ser transportado por una vía”. En esta definición caben los vehículos motorizados, vehículos a tracción humana y vehículos a tracción animal. En la definición de los términos que usa la Ley (Artículo 2°) no hace distinción de los medios de transporte, siendo enmarcados todos en el concepto de “vehículo”.

Esta definición genérica de vehículo se traduce en una falta de especificidad en el tratamiento del tema ciclo vial, siendo éste –además- de carácter marginal. De hecho, en varios artículos donde se alude al término genérico “vehículo”, el texto no es aplicable a las bicicletas.

Cabe señalar, que las últimas modificaciones realizadas a esta Ley en el año 2007, establecen algunas disposiciones para las bicicletas, entre las que pueden mencionarse las siguientes:

- Se define ciclovía o ciclopista como el espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos.
- Se señala que las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes.
- Se indica que las bicicletas no podrán usarse para llevar mayor número de personas que aquél para el cual fueron diseñadas y equipadas. El acompañante deberá ir sentado a horcajadas.
- Se establece que ningún conductor de bicicletas podrá transportar carga que le impida mantener ambas manos sobre el manubrio y el debido control del vehículo o su necesaria estabilidad.
- Se determina que el uso de casco protector en el caso de las bicicletas, será exigible sólo en las zonas urbanas.

1.1.2.- Manual de señalización de tránsito (capítulo 6)⁶⁸.

El Capítulo N° 6 del Manual de señalización del tránsito, se denomina “Facilidades explícitas para peatones y ciclistas”, desarrollando –en su sección N° 3- los contenidos relativos a las facilidades para ciclistas.

El propósito fundamental del manual es lograr, mediante el fiel cumplimiento de las normas que contiene, una completa uniformidad de la señalización del

⁶⁷ República de Chile. **Ley de Tránsito 18.290**. Chile, 1984. Disponible en: http://www.paginaschile.cl/biblioteca_juridica/ley_transito_de_la%20republica_de_chile.htm

⁶⁸ Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. **Manual de señalización del tránsito. Facilidades explícitas para peatones y ciclistas, capítulo 6**. Chile, 2003. Disponible en: http://www.subtrans.cl/subtrans/doc/MANUAL6_facilidadespeatones.pdf

tránsito. Para ello, además de entregar las especificaciones de cada elemento de señalización, se consignan los criterios técnicos que permiten conocer, cuáles, cuándo, dónde, y cómo estos deben ser instalados.

Resulta interesante que este documento reconoce a la bicicleta como “un medio de transporte alternativo accesible a toda la población, con un indudable impacto positivo en la contaminación ambiental y en la salud de las personas”⁶⁹. Plantea –además- que las bicicletas deben transitar en vías o sectores de la calzada que les brinden seguridad y señala que la experiencia establece que este medio de transporte es una alternativa real solo en aquellos trayectos de hasta 5 kilómetros.

El manual define las siguientes vías:

- *Cicloruta*. Red de facilidades para la circulación de bicis entre un origen y un destino, compuesta por ciclovías, ciclobandas o ciclocalles.
- *Ciclovía*. Vía destinada al uso exclusivo de bicicletas, que se encuentra segregada físicamente del tránsito de vehículos motorizados. Se recomienda un ancho de 1.2 metros por sentido de circulación.
- *Ciclobanda*. pista o senda sobre la calzada o acera segregada del tránsito vehicular o peatonal solo por demarcación. Solo pueden ubicarse en vías donde la velocidad máxima permitida es de hasta 50 kilómetros por hora.
- *Ciclocalle*. vía convencional o peatonal donde circulan los bicis junto a otros vehículos motorizados o peatones, cuya velocidad máxima permitida no excede los 30 kilómetros por hora.

1.1.3.- Reglamento del Metro de Santiago⁷⁰

El Reglamento del Tren Metropolitano de Santiago (Metro) lo constituye un conjunto de 13 disposiciones, organizadas en disposiciones generales, derechos, obligaciones y prohibiciones. En ninguna de estas disposiciones se trata la regulación del transporte de personas con bicicleta o su ingreso a las estaciones. No obstante, esto no se permite e incluso en varias estaciones se han instalado letreros que establecen claramente dicha prohibición.

La única disposición que puede usarse como pretexto para prohibir el ingreso al metro con bicicletas, es el punto relativo al transporte de bultos (Obligaciones, letra b), que señala que los pasajeros solo podrán portar bolsos, portadocumentos, pequeñas maletas o paquetes, cuyo volumen no ocasione molestias a los demás pasajeros ni perturbe el normal funcionamiento del servicio. Excepcionalmente, podrán transportarse animales domésticos pequeños en canastos o cajas cerradas cuya presencia no implique peligro, afecte a los pasajeros ni ensucie las instalaciones de Metro.

⁶⁹ Ibid. Pág. 36.

⁷⁰ Metro de Santiago. Disponible en: <http://www.metrosantiago.cl/reglamento.php>

1.2.- Normativas vinculadas a la infraestructura vial.

1.2.1.- Recomendaciones para el diseño de elementos de infraestructura vial urbana (REDEVU)⁷¹.

Las Recomendaciones para el diseño de elementos de infraestructura vial urbana fueron aprobadas por decreto en 1984, con carácter indicativo. Corresponde al volumen 3 del Manual de Vialidad Urbana, siendo su tema central el diseño geométrico de los elementos principales de la infraestructura vial urbana, la cual se entenderá como el conjunto de calles, intersecciones y enlaces que permiten el tránsito de vehículos y personas dentro de una ciudad.

En estas recomendaciones, se define ciclopista como "...aquellas pistas para uso exclusivo de bicicletas que se encuentren segregadas de las pistas vehiculares mediante bandejones u otros elementos..." y ciclobanda como "...banda lateral a las pistas, elevada levemente a éstas (5 a 10 cm)". No define el concepto de ciclo vía aún cuando lo utiliza. El término bicicletas incluye a las bicicletas, triciclos de reparto y bicimotos de hasta 49 cm³ de cilindrada.

1.2.2.- Ordenanza general de urbanismo y construcciones (OGUC)⁷².

La Ordenanza general de urbanismo y construcción, tal como lo señala su primer Artículo 1.1.1. "...reglamenta la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y regula el procedimiento administrativo, el proceso de planificación urbana, el proceso de urbanización, el proceso de construcción, y los estándares técnicos de diseño y de construcción exigibles en los dos últimos".

El primer aspecto que hay que tener en cuenta, es que se trata de un instrumento nacional y como tal debe responder a situaciones urbanísticas, geográficas, climáticas y de desarrollo socioeconómico muy disímiles. En segunda instancia, se trata de un instrumento de carácter multidisciplinario donde, por la naturaleza compleja de una ciudad, convergen distintas disciplinas en sus contenidos, que no necesariamente conducen finalmente a un planteamiento común. Por último es un instrumento para el desarrollo, que debe dar cuenta de los requerimientos de las distintas actividades que realizan los seres humanos y que permiten su desarrollo y con ello el de la ciudad. En ese sentido debe estar en permanente revisión para ajustarse a las nuevas condiciones que imponen los cambios de la ciudad y la sociedad.

No obstante esta última característica, se constata que la actividad ciclovial, como actividad inserta en el espacio público y cuyo carácter se manifiesta de manera creciente, no es considerada en su real dimensión, restringiéndose a la definición de los distintos tipos de vías.

⁷¹ Ministerio de Vivienda y Urbanismo. **Manual de vialidad urbana. Recomendaciones para el diseño de elementos de infraestructura vial urbana.** Chile, 1984. Disponible en: <http://serviu10.minvu.cl/Legislacion%20y%20Normativa/Urbanismo%20y%20Construccion/redevu.htm>

⁷² Ministerio de Vivienda y Urbanismo. **Ordenanza general de urbanismo y construcciones.** Chile, 1992. Disponible en: <http://www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/8201.pdf>

En el Artículo 1.1.2 de la OGUC, la ciclo vía se define como una “vía destinada exclusivamente al tránsito de vehículos menores, tales como, bicicletas, motos de baja cilindrada, triciclos y otros, cuyas características pueden corresponder a las de ciclistas o a las de ciclobandas”.

Las clases de vía definidas en la OGUC se ajustan, en general, al propósito de asegurar la coherencia de los proyectos viales urbanos con los planes de desarrollo de la ciudad. Sin embargo, las políticas vigentes en el país con respecto a los sistemas de transporte urbano de sus ciudades, requieren ciertas precisiones a lo especificado en esta ordenanza.

1.2.3.- Recomendaciones para el diseño del espacio vial urbano (REDEVU II)⁷³.

Las REDEVU II fueron aprobadas en el año 1998 y constituyen una nueva versión las REDEVU publicadas en 1984. El objetivo principal de este volumen es el mismo de su antecesor, es decir, contribuir al mejoramiento del sistema de transporte de las ciudades y a la defensa de valores urbanísticos que sobreviven en ellas, interpretando el objeto EVU (espacio vial urbano) como una interioridad social.

Estas recomendaciones definen el concepto genérico de ciclo vía como “los elementos de infraestructura vial, urbanos o rurales, destinados al uso exclusivo de bicis o triciclos de tracción humana y a veces a las motocicletas de dos y tres ruedas con cilindrada inferior a 50 cm³”⁷⁴. Las ciclo vías se dividen en ciclobandas y ciclistas.

- *Las ciclistas* son aquellas calzadas para bicis, de una o más pistas, con uno o ambos sentidos de circulación, donde la exclusividad del uso ciclistico que se pretende, es reforzada físicamente mediante bandejes u otros elementos separadores. De este modo, la circulación de los bicis se produce segregada de otros vehículos y de los peatones.
- *Las ciclobandas* son franjas para bicis, de una o más pistas, con uno o ambos sentidos de circulación, adyacentes a calzadas o veredas, que resultan de una ampliación o adaptación de cualquiera de estas superficies. En las ciclobandas la segregación pretendida se resalta y señala, pero no se refuerza con los elementos separadores de las ciclistas.

2.- INSTITUCIONES NACIONALES RELEVANTES PARA EL USO DE LA BICICLETA.

En este punto, se realiza la identificación de las instituciones públicas más relevantes para el desarrollo, evolución e implementación de infraestructura,

⁷³ MIDEPLAN – Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte. **Recomendaciones para el diseño del espacio vial urbano (REDEVU II)**. Chile, 1998. Disponible en:

http://www.sectra.cl/contenido/metodologia/transporte_urbano/manual_recomenda_diseno_vial_urbano

⁷⁴ Ibid. Pág. 111.

normativa o programas de uso y fomento de la bicicleta, tanto en el Gran Santiago, como a nivel nacional.

- *Ministerio de Vivienda y Urbanismo, MINVU*⁷⁵. Tiene por misión contribuir a mejorar la calidad de vida de los chilenos, trabajando para satisfacer sus necesidades habitacionales y hacer de las ciudades lugares apropiados donde vivir y desarrollarse. Su labor también contempla aportar a la construcción de una ciudad solidaria y equitativa, capaz de acoger a todos quienes la habitan. Posee el apoyo directo de la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo la que, además del Subsecretario y su Gabinete, cuenta con un conjunto de Divisiones, donde se destaca la División de Desarrollo Urbano. Es en ella donde se da la discusión de las políticas y planes de desarrollo urbano, equipamiento comunitario, pavimentación y vialidad urbana. Además, dentro del Ministerio, y como organismos regionales, se encuentran los SERVIU, cuya función es materializar las políticas de vivienda y urbanismo, mediante una eficiente ejecución, fiscalización y evaluación de sus programas.
- *Ministerio de Obras Públicas, MOP*⁷⁶. Tiene como misión planificar, proyectar, y construir obras de infraestructura pública, así como la conservación, explotación y administración de las mismas. En su organización, la Subsecretaría de Obras Públicas tiene la misión de proveer apoyo a la gestión del Ministerio de Obras Públicas, encargándose de su administración interna y prestando servicios a las distintas direcciones que lo constituyen, dentro de las que se destacan Concesiones y la Dirección de Vialidad.
- *Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, MTT*⁷⁷. Dentro de sus funciones está proponer las políticas nacionales en materias de transporte y telecomunicaciones, de acuerdo con las directrices del gobierno y ejercer la dirección y control de su puesta en práctica. Así como coordinar y promover el desarrollo de estas actividades y controlar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas pertinentes. Está compuesto por la Junta de Aeronáutica Civil, la Subsecretaría de Telecomunicaciones y la Subsecretaría de Transporte. Es esta última, la encargada de generar políticas, condiciones y normas para que se desarrolle el transporte en forma eficiente, segura y menos contaminante.
- *Ministerio de Salud, MINSAL*⁷⁸. La misión institucional del Ministerio de Salud es contribuir a elevar el nivel de salud de la población; desarrollar armónicamente los sistemas de salud, centrados en las personas; fortalecer el control de los factores que puedan afectar la salud y reforzar la gestión de la red nacional de atención. Todo ello para acoger oportunamente las necesidades de las personas, familias y comunidades, con la obligación de rendir cuentas a la ciudadanía y promover la participación de las mismas en el ejercicio de sus derechos y sus deberes.

⁷⁵ www.minvu.cl

⁷⁶ www.mop.cl

⁷⁷ www.mtt.cl

⁷⁸ www.minsal.cl

- *Instituto Nacional de Deportes, CHILE DEPORTES*. Dentro de lo establecido en la Ley de Deporte, N° 19.712⁷⁹, se establece en su artículo 2° que “es deber del Estado, crear las condiciones necesarias para el ejercicio, fomento, protección y desarrollo de las actividades físicas y deportivas, estableciendo al efecto una política nacional del deporte orientada a la consecución de tales objetivos”. Por otra parte indica, en su artículo 3°, que “contemplará acciones coordinadas de la Administración del Estado y de los grupos intermedios de la sociedad destinadas a impulsar, facilitar apoyar y fomentar tales actividades físicas y deportivas en los habitantes del territorio nacional, en comunidades urbanas y rurales, como también a promover una adecuada ocupación de los lugares públicos y privados especialmente acondicionados para estos fines”.
- *Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET*⁸⁰. Es un organismo interministerial creado como una comisión asesora del/la Presidente/a de la República, teniendo en cuenta el grave daño social y económico que representan los accidentes de tránsito en el país y la necesidad de enfrentar integralmente el tema. Sus objetivos son mantener controlados los factores de riesgo de accidentes de tránsito en el país, así como de transmitir a los usuarios del sistema de transporte una conducta ética de seguridad. Esta comisión incluye en su directorio a los Ministros del Interior, de Educación, de Justicia, de Obras Públicas, de Salud, de Vivienda y Urbanismo, de Transportes y Telecomunicaciones, Secretario General de Gobierno, Secretario General de la Presidencia y el General Director de Carabineros. El comité está presidido por el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones.
- *Comisión Nacional del Medio Ambiente, CONAMA*⁸¹. Es la institución del Estado que tiene como misión promover la sustentabilidad ambiental del proceso de desarrollo y coordinar las acciones derivadas de las políticas y estrategias definidas por el gobierno en materia ambiental. Su consejo directivo está compuesto por el Ministro Secretario General de la Presidencia con el título de Presidente de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, y por los ministros de Economía, Obras Públicas, Agricultura, Bienes Nacionales, Salud, Minería, Vivienda y Urbanismo, Transportes y Telecomunicaciones, Planificación y Cooperación, Educación, Defensa y Relaciones Exteriores.
- *Directorio de Transporte de Santiago, DTS*. Comisión asesora presidencial relacionada con la articulación, implementación, seguimiento y coordinación de las acciones, programas, medidas y demás elementos del Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS). Esta comisión incluye en su directorio al Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, quién la preside, el Ministro de Vivienda y Urbanismo, el Ministro de Obras Públicas, el Ministro de Bienes Nacionales, el Subsecretario de Transporte, el Subsecretario de Vivienda y Urbanismo, el Subsecretario de Obras Públicas, el Intendente de la Región Metropolitana, el Director Ejecutivo de

⁷⁹ República de Chile. **Ley 19.712 del Deporte**. Chile, 2001.

⁸⁰ www.conaset.cl

⁸¹ www.conama.cl

CONAMA y el Presidente del Directorio del Metro. El DTS cuenta con una dirección ejecutiva, CGTS, que sirve de apoyo técnico y administrativo, y que está a cargo de un Coordinador General de Transporte de Santiago.

- *Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte, SECTRA*⁸². Organismo técnico que depende y coordina en esas materias a los ministerios de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, Planificación y Cooperación, Vivienda y Urbanismo, Bienes Nacionales, y Secretaría General de la Presidencia. SECTRA está subordinada a MIDEPLAN para fines administrativos. SECTRA se ha dedicado a la planificación de sistemas de transporte urbanos e interurbanos, elaborando metodologías de estudio y evaluación social de proyectos de transporte, desarrollando herramientas de modelación y de análisis, recolección y administración de información básica de transporte y usos de suelo, formulación de políticas, planes y proyectos de transporte y desarrollo urbano, y el impulso y apoyo permanente a la investigación.
- *Unidad Operativa de Control de Tránsito, UOCT*⁸³. Organismo técnico dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuya principal función es la administración y operación del sistema de control de tránsito de Santiago.
- *Metro S.A.*⁸⁴ Empresa del Estado dedicada al transporte masivo de pasajeros. Su misión es la de ser la empresa estructurante del sistema de transporte público de Santiago, mejorando la calidad de vida de las personas con servicios de excelencia y manteniendo equilibrio financiero en una perspectiva de largo plazo.
- *Intendencia*⁸⁵. El Intendente es la máxima autoridad política de la región, le corresponde presidir el Consejo Regional y la Comisión Regional del Medio Ambiente. Además, le competen diversas actividades relacionadas con el buen funcionamiento de la región, como, por ejemplo: la mantención del orden público, el transporte y los planes de descontaminación, entre otras materias.
- *Municipalidades*⁸⁶. Las municipalidades son corporaciones autónomas de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya finalidad es satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural de las respectivas comunas. Están constituidas por el alcalde, su máxima autoridad, y por el concejo.

En esta síntesis se puede ver que, según la misión declarada por estas instituciones, la promoción del uso de la bicicleta es algo que, de acuerdo a sus distintas áreas de intervención, puede -y en cierta medida debe- involucrarlas a

⁸² www.sectra.cl

⁸³ www.uoct.cl

⁸⁴ www.metro.cl

⁸⁵ www.gobiernosantiago.cl

⁸⁶ República de Chile. **Ley 18.695. Orgánica constitucional de municipalidades.** Chile, 1988.

todas, sin embargo, en la actualidad no todas ellas generan estrategias específicas en esta dirección. No obstante, reconocer aquí sus objetivos, permite ver el gran potencial de transversalidad e intersectorialidad que la promoción del uso de la bicicleta –ya sea con fines de transporte, ambientales, deportivos, recreativos, etc.- podría alcanzar.

3.- INICIATIVAS DE PROMOCIÓN DE LA BICICLETA EN EL GRAN SANTIAGO.

En este apartado se busca relevar dos iniciativas desarrolladas en los últimos años en el Gran Santiago, en relación a la promoción del uso de la bicicleta: el proyecto Transporte Sustentable y Calidad del Aire para Santiago, y Ciclorecreovía.

3.1.- Proyecto transporte sustentable y calidad del aire para Santiago⁸⁷.

Dentro del escenario nacional, el proyecto de mayor envergadura implementado hasta la fecha que contempla el uso de la bicicleta, es el denominado “Transporte Sustentable y Calidad del Aire para Santiago”, ejecutado por la Coordinadora general de Transporte de Santiago (CGTS) y el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), con financiamiento del Banco Mundial mediante el GEF (Global Environmental Facility).

Tanto en el marco establecido por el Plan de Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago (PTUS), como en el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana (PPDA), el Estado chileno ha declarado su intención de desarrollar proyectos que favorezcan la utilización del modo bicicleta, en modalidad pura o en combinación con el transporte público (Metro), pensando principalmente en los viajes con motivo de trabajo, estudio y compras en ámbitos comunales. Por esta razón, se decide postular para obtener financiamiento del Banco Mundial, un proyecto que pretende fundar las bases de una futura red ciclovial para el Gran Santiago, además de promover en forma integral el uso de la bicicleta, aspectos de seguridad, coordinación y un marco institucional relacionado con el tema.

Su objetivo principal es minimizar las emisiones y concentraciones contaminantes aerotransportadas, donde se contempla, como parte de las medidas consideradas, fomentar el uso de medios de transportes públicos y no motorizados, siendo la bicicleta uno de estos. Dentro de su fundamentación se hace hincapié a las condiciones actuales de contaminación en la zona metropolitana, dado el incremento sustancial del uso de automóviles como medio de transporte y un deficiente sistema de transporte público, lo que incide en un alto costo para la salud de los habitantes de la ciudad, en desmedro de su calidad de vida.

El proyecto actualmente está en proceso de ejecución, contando con la participación de una variedad de agencias estatales, tales como SECTRA, CONAMA, CONACET, SERVIU, así como también organismos del mundo de

⁸⁷ Gobierno de Chile – Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. **Documento del Proyecto “Transporte Sustentable y Calidad del Aire para Santiago”**. 2003.

las ONG's y la sociedad civil. Esta iniciativa se inserta dentro del plan que engloba el denominado Transantiago.

Durante los años 2002 y 2003 se desarrolló la primera fase del proyecto. El objetivo de la segunda etapa consiste en la implementación de una red piloto de ciclovías en las comunas de Ñuñoa, Providencia y Santiago y una ciclovía por la Alameda, entre Teatinos y Las Rejas, junto con medidas de carácter general que tiendan a fomentar el uso de la bicicleta. Para el año 2008, las principales actividades anunciadas fueron: proyectos de iluminación y señalética de ciclovías, construcción de estacionamientos para bicicletas, una campaña de promoción al uso de la bicicleta, y estudios y programas piloto relacionados con optimización de viajes, además de un sistema de compensación de emisiones contaminantes para la Región Metropolitana. Cabe destacar que no todas los objetivos mencionados han sido realizados a la fecha.

3.2.- Ciclorecreovía⁸⁸.

Otra experiencia, a menor escala, proveniente del mundo civil, que se ha estado implementando durante los últimos dos años, es la Ciclorecreovía, efectuada en la comuna de La Reina. Básicamente consiste en el cierre de las calles de esta comuna los días domingos entre las 9.00 y las 14.00 horas, lo que permite el libre desplazamiento de las personas en bicicleta. A la par, se efectúan actividades deportivas y educativas en puntos estratégicos dentro de la comuna, tales como parques o plazas. Lo que –a su vez- permite la instalación de puestos de información y difusión de temáticas provenientes de organizaciones relacionadas con el tema del ciclismo, directa o indirectamente (de carácter ecológico, comunitario o deportivo).

Uno de sus objetivos primordiales es generar un fortalecimiento de encuentro y convivencia ciudadana, espacios más seguros, ofrecer oportunidades de esparcimiento para todos, revitalizar espacios antes desatendidos o muertos, promover el desarrollo de actividades físicas en la población, dar oportunidades de trabajo, facilitar campañas de difusión y educación, integrar a personas antes excluidas y –por supuesto- fomentar el uso de la bicicleta.

Su inspiración se basa en las experiencias colombianas que llevan ya más de 20 años implementándose. La idea general es poder expandir esta iniciativa a otras comunas de la capital, para así generar un circuito integrado, seguro y atractivo orientado a que la mayor cantidad de personas recupere la calle y se atreva a vencer los miedos y mitos relacionados con el andar en bicicleta.

4.- REDES ORGANIZADAS DEL GRAN SANTIAGO EN TORNO AL USO DE LA BICICLETA.

Finalmente, se analiza la existencia de algunos grupos organizados entorno al uso y la promoción del uso de la bicicleta, que actualmente operan dentro del escenario de la capital.

⁸⁸ www.ciclorecreovia.cl

La sociedad civil vinculada al uso de la bicicleta en Chile, data de alrededor de 15 años, siendo una de las organizaciones más antiguas el Movimiento de Furiosos Ciclistas⁸⁹, cuyas iniciativas se centran principalmente en generar – una vez al mes- una cicletada por las principales calles de la ciudad, evento en el cual, dependiendo de las condiciones climáticas, participan alrededor de unos 500 ciclistas cada vez. Otras actividades que realizan son talleres de auto reparo en ferias y eventos masivos, generación de una página Web donde es posible destacar la elaboración de documentos relacionados con la bicicleta y su uso seguro en calles, la historia de este medio de transporte y un diccionario de ciclismo urbano, con una serie de términos identitarios propios del movimiento, así como también links a distintas páginas, locales e internacionales, de otras organizaciones abocadas al ciclismo. Su locus principal es el hacer presencia en las vías, el ciclista es un sujeto portador de derechos iguales que un automovilista, por ende, puede y debe usar la calle en condiciones equitativas.

Otra organización de características similares es el grupo denominado “Arriba de la Chancha”⁹⁰, de menor tamaño y con un eje más centrado en la educación. Al igual que los Furiosos Ciclistas, participan en las cicletadas mensuales y tienen una página Web. Ambos se perfilan como organizaciones donde no existe una estructura jerárquica definida.

En paralelo a estas dos organizaciones, coexiste la CUCH, Ciclistas Unidos de Chile⁹¹, que reúne a una serie de organizaciones dedicadas al tema, como Bicicultura, Macletas, Ciudad Viva, Acción Ecológica, Ciclorecreovías, Defendamos la Ciudad, Velosantiago (este último deja de ser parte del CUCH a principios del año 2008), para mencionar algunas. En general, cada una trabaja temas sectoriales propios, por ejemplo, Macletas es una organización de corte de género identitario enfocada en las mujeres, Bicicultura busca promover todo aquello que tenga que ver con la generación de artefactos conocimientos y expresiones culturales entorno la bicicleta, Velosantiago presenta un claro vínculo con el turismo, Ciudad Viva propende al urbanismo sustentable, etc.

No obstante se han reunido bajo el paraguas de una coordinadora unitaria, para los efectos de potenciar las actividades propias y comunes. Su quehacer implica generalmente el postular a fondos concursables, tanto nacionales como internacionales para la ejecución de proyectos, efectuar asesorías y generar un compendium de información relevante respecto a la bicicleta.

A diferencia de las dos instancias mencionadas al inicio, estas organizaciones tienen en su génesis una estructura interna jerarquizada, donde una persona es elegida como representante legal, ya que la mayoría tiene personalidad jurídica, además de una diferenciación de las funciones o áreas de trabajo internas en una directiva que rota.

⁸⁹ www.furiosos.cl

⁹⁰ www.arribaelachancha.cl

⁹¹ www.ciudadviva.cl

Obviamente la temática de la bicicleta y su uso es transversal a todas, locus de génesis para la mayoría o tema derivado, paralelo, para algunas. Donde se hace hincapié en cinco ámbitos o virtudes centrales de la bicicleta, a saber: su bajo o nulo costo económico, su rapidez y comodidad para desplazarse, la mejora en la condición física del usuario, el aporte ecológico para disminuir las emisiones atmosféricas contaminantes, y el uso de la bicicleta como mecanismo de socialización y participación ciudadana. Dependiendo del signo de cada organización el énfasis está enfocado en mayor medida a una u otra, o una combinación de éstas.

ANALISIS Y CON

ANALISIS Y CONCLUSIONES



1.-Aproximaciones a fenotipos de ciclistas, conejeros u otros.

Se pueden constatar una serie de perfiles relativos o “tipos ideales” de ciclistas, a saber, muchos de los usuarios combinan en sus prácticas características varias, acercándose o alejándose de algún tipo ideal que a continuación se describirán. No existe un tipo de ciclista puro, más bien una combinación de elementos se entremezclan en los agentes, qué a través de la praxis puede ser objeto de una mutación, generando así una desviación en los tipos de uso, desde uno hacia otro y viceversa. Los usuarios por ende van configurando una trayectoria o posicionamiento dentro de un campo específico que evoluciona, sea hacia un mayor y mejor uso, hacia una disminución de este, o el mantener una cierta estabilidad, independientemente del nivel o tipo de uso al cual se encuentra inserto.

Como primera entrada se puede hablar de dos tipos de ciclistas, aquellos cuya constancia de uso es permanente en el tiempo, es decir **sus trayectorias de uso son estable**, día a día.

Fundamentalmente son trabajadores y los otros son en este caso, estudiantes universitarios, y se cruzan (Héctor Olivo GORE)

el que anda más en bicicleta es el trabajador, después está el cicloturista, el que hace ciclismo para pasarlo bien y en cierto modo busca algo para su salud, después el ciclista federado que ya va con otras miras orientado al rendimiento a la competencia(Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

El otro tipo o grupo son aquellos cuya **trayectoria es de carácter esporádico**, existen espacio temporales, sean días meses o años entre cada sesión de uso, o que en última estancia se aleja permanentemente de la bicicleta para optar por otros medios de transporte.

hay gente que se sube a la bici y la deja botá, o hay gente que la usa por ejemplo para el periodo estudiantil, pero no la ocupa nunca más (Ricardo Jerez Velosantiago)

1.1- Usuarios de Trayectoria Constante:

El primer “subtipo ideal” dentro de la categoría de uso constante es un fenotipo que ha perdurado en el transcurso del tiempo, es tal vez el usuario con mayor constancia de uso, ya que en gran medida este no tiene otra alternativa de transporte dado el estrato socioeconómico al cual pertenece, mayoritariamente trabajadores de las periferias dedicados a labores de corte técnico manual, o simplemente su trabajo implica el usar la bicicleta para llevar a cabo sus tareas. Lo denominaremos como el **“Ciclista por Necesidad”**, cuya bicicleta es rudimentaria y por lo general no lleva consigo elementos de reflectancia ni de seguridad. Es un usuario histórico, ya que indistintamente de los vaivenes de la contingencia interna que ha sufrido la ciudad ha mantenido un patrón de uso constante en el tiempo, lo que le otorga un conocimiento acabado de las dinámicas del tránsito en el cual está inserto y de las trayectorias a usar. En algún momento fue el único usuario que existía dado el éxodo que se sufre en la década de los 80's en adelante hacia los medios de transporte motorizados.

la bicicleta era esencialmente trabajadores (Cesar Garrido CONASET)

además está la bicicleta por necesidad que usa la bicicleta, claramente usa una bicicleta muy básica, sin luces, para transportarse, para no tener que pagar por locomoción, y menos de tener un auto, y mucho ciclista universitario (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

hay una clasificación central que hacemos, que es el ciclista por opción y el ciclista por obligación.... Personas que no tienen otra opción porque no tiene como pagar algún otro sistema de transporte (Amarilis Horta Bicicultura)

Como un nuevo subtipo que ha surgido en la última década está el **“Ciclista por Opción”** o **“Ciclista Urbano”**, el cual asume una praxis de innovación frente un sistema de transporte que no le otorga posibilidades viables de traslado, o que mediante una toma de posición ideológica ambientalista opta por un medio que atenúa en parte los efectos contaminantes que emiten los vehículos motorizados y a su vez como una forma de mantener un estado físico saludable. Su práctica es de carácter constante, conoce el funcionamiento de la dinámica del tránsito, utiliza elementos de seguridad, luces, guantes, chaleco reflectante u otros elementos que le permiten un viaje con el menor número de obstáculos posibles. Su pertenencia de clase se ubica dentro de los estratos medios altos de la sociedad, por lo general profesional o estudiante que vive en comunas o transita dentro de aquellas del sector centro oriente de la ciudad.

Muchos ciclistas todavía, gente que anda por necesidad, claro tiene la expectativa, tarde o temprano de llegar al automóvil. Y yo creo que el crecimiento se ha dado en parte por eso, por gente que sí puede comprarse un auto, pero que ha decidido comprarse una bicicleta. (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

aquellos ciclistas que teniendo otras alternativas prefieren la bicicleta, en general son personas que optan por la libertad la independencia la autonomía que le entrega la bicicleta, y generalmente en estas personas esta ligado a una mayor conciencia ambiental, ecológica y social. (Amarilis Horta Bicicultura)

los estratos medios, altos pedalean bastante, de hecho es el sector donde más ha crecido el uso de la bicicleta es de gente de clase media y de clase media alta, eh, mujeres, eh trabajo y estudio (Cesar Garrido CONASET)

El tercer subtipo dentro de la categoría de usuarios constantes es el **“Ciclista Competitivo”** cuya finalidad es participar dentro de una serie de eventos deportivos de alto rendimiento que hoy se ha expandido más allá de la tradicional “Vuelta de Chile”, hacia otras subdisciplinas como es el ciclismo de descenso, de Trekking, el Freestyle y sus distintas variantes. La posibilidad de sufrir lesiones es más alto, dado las condiciones extremas en las cuales se desarrollan estas actividades lo que conlleva a que son el grupo que más implementos de seguridad utiliza. Su práctica se lleva dentro de recintos acondicionados para sus disciplinas o por lo general dentro de lugares públicos como parques que permiten un desplazamiento sin la intervención de mayores flujos de tránsito, por lo general entrenan en grupos y pueden ser vistos juntos durante la semana en distintos puntos de la capital.

el ciclismo de competición o el ciclismo de las personas que necesariamente lo hacen para trasladarse a su lugar de trabajo, es gente que de alguna forma conoce la dinámica del tránsito, de las ciudades y también en las vías interurbanas una persona más instruida conoce perfectamente cuales son los riesgos. (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

no me cabe duda está los de los grupos, está esto de los ciclistas urbanos y tratar de separarlos de los ciclistas deportivos. (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

1.2- Usuarios de Trayectoria Esporádica:

Dentro de la categoría de usuarios esporádicos cuya trayectoria de uso se ve en cierta forma parcelada en el tiempo podríamos hablar de un tipo de **“Ciclista Recreativo”**, que se aparece durante ciertos periodos estacionales, generalmente primavera y otoño, dado que el clima es más benigno, concentrándose su uso principalmente durante los fines de semana. Como el nombre lo denomina el uso aquí constatado es de carácter lúdico, de esparcimiento, cuya finalidad no está enfocada hacia un transporte de uso diario de un punto X a un punto Y, más bien son de trayectos delimitados a ciertos espacios habilitados, como las ciclovías o parques, que de cierta manera otorgan una sensación de mayor seguridad. Se puede a su vez subdividir estos usuarios en subtipos, mujeres, niños, adulto mayores, de fin de semana.

Está el ciclista de fin de semana que se mueve en la calle, está el ciclista de fin de semana que se mueve en ciclovías, hay otros ciclistas de fin de semana que son niños, que se mueven solamente en la plaza (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

donde más ves mujeres pedaleando son los sectores providencia y el barrio alto, por un tema de sensación de seguridad (Cesar Garrido CONASET)

Suelen poseer un bajo dominio de cómo transitar adecuadamente en las vías lo que conlleva a que sean más propensos a sufrir algún tipo de accidente, no hay una preparación anterior por parte de las personas lo que los predispone a tener una baja disposición en convertirse en ciclistas de carácter más constante. El no atreverse a andar en bicicleta tiene directa relación en con el grado de instrucción adecuada que se tiene. Paradójicamente son los más visibles, dado el hecho que suelen conglomerarse en los mismos espacios simultáneamente, lo que da una falsa sensación de ser un grupo mayoritario dentro de los practicantes como también son los que mayores demandas exigen respecto de las condiciones existentes para la bicicleta.

el ciclismo recreativo que es una situación prácticamente informal y que las personas, no solamente los menores, sino que también las personas que se suben a la bicicleta lo hacen con total desconocimiento de cuales son los riesgos que afectan (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

hay un usuario intermedio, que es el usuario que quiere andar en bicicleta, no se atreve a andar en bicicleta y ésta, se mueve únicamente cuando con la bicicleta se puede moverse de un lado a otro dentro de una ciclovía. La de Pucuro que se yo, para viajes muy cortos (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

recreación es para lo que menos se usa, posiblemente lo que uno tiene es un impacto visual con respecto al uso de la recreación porque la recreación en bicicletas se hace en espacios concentrados.... los nuevos usuarios son los que reclaman por todo y reclaman por el ancho de las carpetas, reclaman porque los autos no los respetaron en un cruce, reclaman porque quieren que por ejemplo las ciclovías sean como las de Pucuro, y ahí uno cacha definitivamente que ese tipo es un nuevo usuario (Cesar Garrido CONASET)

Al adentrarse cada vez más, desde un perfil de ciclista esporádico hacia un perfil de carácter constante se va generando un cierto grado de compromiso o

actitud, sea hacia optar por una postura frente un sistema, sea de transporte, sea de ciudad, distinta, como también el instruirse dentro de la dinámica del transitar diariamente en un medio diferente, generando así un habitus de ciclista, que engendra una trama compleja alrededor de la praxis y se traduce en una serie de estrategias que buscan como fin optimizar y hacer del viaje una actividad más eficiente y placentera.

esa situación, de negación de todo derecho, también desarrolla una actitud, confrontacional, que es súper de moderar, de asumir, sobre todo para aquellos que asumimos a la bicicleta como un instrumento de desarrollo de ciudades amables (Amarilis Horta Bicicultura)

el ciclista es la persona que sabe de conocimiento de leyes, que usa medidas de seguridad en su bicicleta, sabe desplazarse en la ciudad, sabe donde está, les llaman conejeros, o sea entrar por esta calle salir por esta otra, usa equipo en el invierno, usa la bicicleta todo el año, se contacta con sus pares, se va informando, inclusive llega a armarse su bicicleta en forma individual, sabe cual es la que más le acomoda, el tipo de formato, precio, calidad. (Ricardo Jerez Velosantiago)

2.-Seguridad en las vías, eficiencia y responsabilidad.

Los datos sobre accidentalidad en bicicleta son un claro indicador que dentro de los medios de transporte es uno de los que menos fatalidades sufren.

hay más muertos en auto, o en accidentes vinculados a un auto particular, hay menos viajes en Transantiago, hay menos muertos en, vinculado al transporte público, hay más viajes en bicicleta y hay menos muertos en bicicleta (Cesar Garrido CONASET)

El que se hagan campañas sobre seguridad para andar en bicicleta atenta contra el uso de esta misma, ya que se reafirma un juicio en vez de buscar las formas de desmitificarlo.

Si tu vas a hacer una campaña de seguridad para las bicicletas nuevamente se crearía la sensación de que andar en bicicleta es peligroso (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

No obstante los entrevistados hacen una serie de recomendaciones para un mejor andar. Dentro de las prioritarias es que los usuarios acaten las leyes de tránsito y empiecen a comportarse como un vehículo más en las vías y sean reconocidos como tales por los demás conductores. Esto se logra mediante una educación desde una temprana edad que conlleva a que el ciclista utilice y reclame para sí el espacio que le corresponde por derecho y actúe con respeto cuando ocupa espacios peatonales.

Andar en bicicleta es en sí una buena práctica, las malas, circular contra el tránsito, andar copetiado, circular por la vereda rápido, o sea yo entiendo que la gente ande por la vereda, no tengo mayor royo con eso, pero que anden rápido, no dándole la preferencia a los peatones creo que es un error grosero, eh, como la única, un error pero que en definitiva tiene que ver con la victimización del ciclista es, no usar el espacio que nos corresponde. (Cesar Garrido CONASET)

El uso de elementos de reflectancia que otorguen una superficie mínima para que el ciclista sea un objeto detectable para los otros conductores en las vías, otro, en menor grado, es el uso del guante, que puede evitar frente a una caída lesiones a las manos. La discordia alrededor del casco -en específico su

obligatoriedad- no resta a que este puede ser una elemento que evita contusiones de caídas.

el guante si, se supone que uno no lo tiene tan presente hasta que le pase, a mi no me ha pasado, pero conozco caso de muchos ciclistas, ha muchos ciclistas dicen el guante me salvo de hacerme pedazo las manos (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

guantes de ciclistas sin dedos o que sean dedo pero maniobable, el tema de la, que se visible y eso a través de un chaleco reflectante, de usar ropa que sea bastante vistosa, también el tema de la lucecita que hay que usar, hay unas luces que se pueden ver hasta un kilómetro de distancia (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

mira de la gente que conozco que se ha caído se ha salvado por el casco de no pegarse en la cabeza, chachai entonces, y además que ahora es ley (Felipe Duran MFC)

Como también el tener un manejo de técnicas de mecánica básica y mantención y llevar consigo ciertos elementos primarios de reparación, para en el momento de enfrentar problemas en la vía poder solucionarlos estos sin la ayuda de terceros.

en el caso de que quedes en pana por ejemplo, llevar tu cámara de repuesto, aprender a cambia una cámara, tener las llaves las herramientas necesarias en el caso de (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

El andar se hace más cómodo en la medida en que el usuario acondiciona el vehículo al tipo de uso y su fisionomía, de preferencia utilizando un criterio que apunta a un multiuso de la bicicleta, es decir que le sirva para varias situaciones, recreativas, deportivas, de transporte etc.

hay que tener un maniobro de bicicleta que sea cómodo, que no te tengas que agachar mucho, que la altura hacia el suelo no sea demasiada, es decir hay que bajar la caja del motor, no usar la caja de motor tan alta para cuando tu pedaleas fácilmente puedas dejar el pie al lado (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

es mejor usar una bicicleta que sea más híbrida, que te puede servir para la ciudad y te puede servir para paseos (Felipe Duran MFC)

El usuario debe aprender un uso ergonómicamente apropiado de la bicicleta, posibilitándolo a que sea eficiente en su andar y que sepa moverse en el tránsito con el menor grado de esfuerzo.

hay que enseñárselo a la gente, para que sirve los cambios, efectivamente cual es un cambio más liviano (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

cuando nos pregunta siempre preguntamos, oye pero cuanto mides, cuanto pesas, cachai, cual es tu experiencia previa a la bicicleta, si estas subiendo recién, o llevas mucho tiempo subido en el tema, entonces ahí a partir de eso nosotros tratamos de hacer un pseudo diagnostico (Felipe Duran MFC)

una cosa es preparar a un deportista para el alto rendimiento y otra cosa es, que es lo recomendable en términos de uso social de la bicicleta, para que en el fondo se transforme, en una herramienta que permita un estilo de vida saludable (Felipe Mieres IND Regional)

3.- Génesis y transformación, historia del pedalear.

El nivel de uso de la bicicleta como medio de transporte ha experimentado una serie de cambios a través del tiempo. Se podría hablar de una época de oro o de alto de uso en las décadas de los años 70's y principios de los 80's, el cual 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. Se impone así entonces una lógica aspiracional, donde es el automóvil el rey de las vías, el modelo de planificación y diseño urbano se aboca a satisfacer una demanda vial que crece exponencialmente durante los próximos 20 años -y sigue creciendo- en ausencia de políticas públicas enfocadas a promover el uso de la bicicleta como medio alternativo al motorizado.

es una cuestión de conocimiento común, cualquiera que halla puesto atención, es que la bicicleta probablemente ha pasado por un periodo alto de uso, no se, hasta la década del 70's a 80's, y después tuvo un decaer, no sabría decírtelo en estadísticas, por lo menos si decayó cuantitativa el uso de la bicicleta, dado la cantidad de autos, de la propaganda de cómprate un auto perico, y eso hizo que la bicicleta decayera, porque estaba mal vista, hasta el día de hoy (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

En Chile, y en la mayoría de los países que estructurados y organizados en torno del automóvil. No es solamente un fenómeno nacional, a nivel mundial, digamos el siglo 20, el siglo 20 fue el siglo donde todos creímos y pensamos que la solución del transporte de las personas del transporte individual, era el automóvil, y aquellos que no poseíamos o no poseían automóvil, también aspiraban (Amarilis Horta Bicicultura)

según lo que se entendía antes, no se entendía de que la bicicleta fuese un modo de transporte, estaba asociado principalmente a un juego o juguete o un ambiente recreativo (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

Se producen una serie de fenómenos a fines de los 90's y principios de la década del 2000 que gatilla un giro en la mirada de la movilidad urbana, tanto en las autoridades de los organismos estatales y de los propios usuarios. El hecho de un colapso inminente en el sistema vial, cuya eficiencia de traslado cada vez es menor, hace que los usuarios opten cada vez más por la bicicleta como medio de transporte, sumado a esto el fenómeno del Transantiago y su desventurado desembarque hacen del éxodo un fenómeno digno de considerar. A nivel de políticas públicas se empieza a trabajar la temática de forma concisa en el momento en que se asignan recursos desde el fondo GEF de las Naciones Unidas (2003), lo que conlleva a que se implemente un plan de uso y promoción de la bicicleta en ciertas comunas específicas de Santiago en donde el uso del automóvil es de una mayor densidad. El hecho de que un organismo internacional se involucre en la temática hace que las mismas autoridades locales vean con un mayor grado de seriedad la temática, revirtiendo así el estigma hasta ese entonces asociado a la bicicleta como un elemento casi decorativo de la movilidad sustentable y las oportunidades que esta representa.

no sé desde cuando tampoco, 2000, 99, que sé yo, hubo un crecimiento de nuevo del tema de la bicicleta, porque la misma congestión, o sea los autos la sacaron y ahora al mismo tiempo la están metiendo indirectamente el tema de la bicicleta por que hoy en día moverse en bicicleta es mucho más eficiente que moverse en auto (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

fue una decisión técnica, lo que pasa es que, el tema de la bicicleta no era tema el año 2003 todavía, dentro de las autoridades municipales y técnicas, el banco mundial cuando pone lucas acá, son platas de un fondo de descontaminación, de un fondo ambiental (Cesar Garrido CONASET)

como movimiento estamos súper contentos de que el tema se esté masificando, lamentablemente no por el lado que nosotros queremos, que es por el tema de quitar, eh digamos que usuarios de el automóvil digamos, eh, se estén yendo a la bicicleta, sino más por un tema del Transantiago (Felipe Duran MFC)

Especial atención merece el fenómeno del Transantiago y como este ha afectado directamente la temática abordada por este estudio. El año 2007 se introduce esta nueva modalidad de transporte público cuya implementación sufre una serie de retrocesos que produce un desplazamiento en la demanda desde el automóvil u otros medios de transporte motorizados hacia la bicicleta. El volver a usar la bicicleta es visto como una estrategia para sobrepasar los problemas emanados desde una coyuntura de transporte que presenta serios déficits, los cuales existían anteriormente a la implementación del Transantiago, calles sobre congestionadas en horarios punta, un transporte público deficiente con escasos niveles de seguridad, altos niveles de contaminación, sumado a esto la fuerte alza de los hidrocarburos que se experimentó en la misma época, llevó a que las personas optaran por la bicicleta. La tasa de traslado desde el transporte público hacia la bicicleta es baja, solo un 2,25% de los usuarios actuales de bicicleta se bajaron de los microbuses, no obstante el fenómeno en si se presenta como una ventana que permitió insertar el tema de la bicicleta -y el modelo de desarrollo que se desea generar- como una opción viable de transporte. Más que un desafío el Transantiago se ha convertido en una oportunidad.

indudablemente que ha habido un aumento notorio en el uso de la bicicleta como forma y para hacer frente a los graves problemas de transporte que aun no han sido solucionados del todo (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

el tema del Transantiago, el tema del encarecimiento de cualquier sistema de transporte motorizado, y también el tema el de una mayor conciencia ecológica, especialmente en la juventud que prefiere directamente la bicicleta por razones medioambientales (Amarilis Horta Bicicultura)

ha sido más detonante el tema del Transantiago pero de a poco hemos ido sumando adeptos digamos (Felipe Duran MFC)

cierto el Transantiago nos dio una oportunidad, sino también la coyuntura, nos dejó ver también de que ésta es una oportunidad, es decir, hay autoridades que han visto esto como una oportunidad, no todos. Entonces el hecho de solucionar en forma urgente el tema del Transantiago como desplazamiento lo ha visto como una alternativa viable, factible (Héctor Olivo GORE)

El crecimiento de usuarios ha experimentado una sostenida evolución en distintos tipos de públicos, lo inusual que alguna vez rondaba la figura del ciclista va desapareciendo lentamente para ser cada vez más parte del paisaje.

hoy día ya no eres un bicho raro andar en bicicleta, es muy común (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

ha habido un incremento notorio, palpable, de la cantidad de usuarios en las vías, por una parte se ve más gente en las veredas y en las ciclovías y también se ve un aumento en las calles (Amarilis Horta Bicicultura)

El hecho de tener una mayor presencia en las calles conlleva a que el ciclista es percibido de forma distinta, tanto de parte de los automovilistas, que demuestran un mayor respeto al transitar, como del público en general, que antes veía al ciclista bajo un cierto estereotipo, asociado a un grupo socioeconómico determinado. La apertura hacia una mayor aceptación de la figura del ciclista y del ciclismo urbano en sí, denota un cambio actitudinal y cultural que está tomando lugar en los distintos miembros de la sociedad. Cambios asociados a una mayor conciencia ambiental, a hábitos de vida saludable donde la actividad física cobra una mayor vigencia como también el compromiso social por generar ciudades más humanas.

lo que pasa es que se asoció mucho a la bicicleta como el transporte del pobre, entonces ha cambiado un poco el tema cultural, ya se está viendo mucha mujer arriba de la bicicleta, muchos ejecutivos, harta gente de la TV de repente ha salido con el tema, entonces ahí ya se está produciendo el cambio cultural que, que es lo principal digamos (Felipe Duran MFC)

mayor conciencia del público en general, y sobre todo de la gente más culta, con más acceso a la información, lo beneficios de la actividad física y de los tremendo problemas que genera el sedentarismo, y eso hace que la gente acuda y vea a la bicicleta como un medio de activación (Amarilis Horta Bicicultura)

No obstante cambiar de paradigmas es un asunto complejo en desarrollar, lo que requiere tiempo y un trabajo constante para que el público objetivo tome razón en la materia convirtiendo las estructuras mentales en otras, más cercanas a una concepción de ciudad donde se incluye la bicicleta y a los ciclistas. Las líneas de trabajo programadas tienen como fin insertar de forma definitiva la temática del transporte no motorizado como uno de los ejes centrales de cualquier planificación a futuro.

cuando hablamos con la gente muchas veces no ven los problemas que hay, es imposible, todos quieren un auto etc., etc. etc. pero la idea, la dificultad es que una persona que siempre ha trabajado de una manera, no es tan fácil recambiar de un día a otro. Este es el problema más grande, por que yo veo, trabajando con personas que en diferentes organizaciones, hay gente que piensan bien, que hay que cambiar el paradigma, hay gente que todavía no, no lo ve (Ir Joroen Buis ICE)

Yo creo que, haber ha ido en crecimiento, ha ido creciendo. Antes eran los Furiosos Ciclistas, pero ahora hay muchas organizaciones de ciclistas, que esta produciendo una demanda, que se desarrollo una Ciclorecreovía en la Reina, que luego se quiere desarrollar en Lo Prado, entonces hay un proceso evolutivo positivo, en que yo creo que no más allá del 2010, esto se va ver como una prioridad país, de tener la bicicleta o transporte no motorizado como una línea estratégica del plan de transporte, yo creo que vamos para allá. Es un tema exponencial, que bastante ha avanzado (Héctor Olivo GORE)

4.- Beneficios, más allá del pedalear.

Más allá de ser un medio de transporte que dentro de una coyuntura específica ha demostrado ser una vía viable de solución para los problemas de transporte y movilidad, la bicicleta a su vez se presenta como un objeto que no solo permite a las personas desplazarse sino a la vez abre un abanico de beneficios asociados a esta actividad.

la transversalidad que tiene la bicicleta, por todos los beneficios que uno puede encontrar, que están asociados a los temas de salud, de energía, a los temas medioambientales, se ha entendido, no sólo nosotros sino experiencias internacionales, que la bicicleta es una buena solución a un montón de problemas que están súper arraigados en la sociedad actual (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

El usuario en la medida que va incorporando en su rutina diaria el traslado en bicicleta experimenta una gradual mejora en su calidad de vida, ya que empiezan a surtir los efectos derivados de una vida más sana, donde la actividad física realizada potencia un mejor rendimiento en una serie actividades, laborales y sociales. Para aquellas personas con algún impedimento físico -sobre peso, problemas a las articulaciones- la bicicleta posibilita el hacer actividad física con bajos riesgos de sufrir lesiones. A nivel global la bicicleta significa la generación de una mayor conciencia a nivel corporal, en donde se acentúa y se estrecha el lazo entre mente y cuerpo.

un tema ambiental un tema de más calidad de vida. Cuando se, lógicamente se cubre las necesidades básicas la gente pasa a pensar en otra cosa, en sentirse mejor, en tener un mejor estado de salud en tener una vida más sana, y la bicicleta es eso (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

Para gente que está muy complicada en caminar, por que le cuesta le duele las rodillas, puede tomar la bicicleta como un medio de hacer deporte (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

en la bicicleta empiezas a tomar conciencia por que te duelen partes al inicio que ni siquiera sabías que existía, y tienes que empezar a aprender el nombre de la parte de tu cuerpo, y empiezas también a relacionarte con tu cuerpo, a abrir conciencia de su existencia (Amarilis Horta Bicicultura)

La bicicleta se convierte en un recurso para incentivar la actividad física, lo que se traduce en un menor gasto por parte del Estado en salud pública, especialmente en lo que es tratamiento de enfermedades crónicas como la diabetes, el estrés, la obesidad, etc.

entonces nosotros sabemos que hay que hacer actividad física y que la bicicleta es un buen recurso (Marina Soto MINSAL)

las enfermedades crónicas no transmisibles tienen un tratamiento que son de costo súper elevado a nivel mundial, y se entiende desde ahí, desde el punto de vista de la salud, que la única forma de apalearlo no va a ser con platas del Estado, el Estado ya no va a tener plata para poder, y la forma de prevenir es que la sociedad se haga más activa (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

Un uso inapropiado puede traer contra efectos negativos, disminución de la circulación de la sangre como problemas lumbares, lo que se debe corregir al largo plazo para sacar un máximo beneficio a la actividad ciclística.

hay ciclistas que les gusta usar el asiento muy alto por que dicen que hacen más fuerza con la pierna, otros lo usan muy baja, y eso que muchas veces algunos de estos aspectos te puede traer problemas relacionadas con la próstata (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

Una vez inserto dentro de una rutina estable de uso de la bicicleta se logra evitar estados depresivos, se mejora el sistema inmunológico.

cuando una persona nunca ha andado en bicicleta no tienen costumbre de hacer actividad física y de repente se pone a andar en bici, esas personas van a sufrir, indudablemente durante un tiempo, los contratiempos que produce el acostumbrarse a la actividad física, pero cuando tu ya te acostumbras, tu organismo empieza a recibir los beneficios de el aumento de tu sistema inmunológico (Amarilis Horta Bicicultura)

Mediante un uso diario los usuarios van reconociendo otros beneficios, como el ahorro sustantivo que implica no pagar tarifas en la locomoción pública o el comprar hidrocarburos para el automóvil. Un ahorro de tiempo también es efectuado en la medida en que las distancias recorridas son abarcables en menor tiempo que usando otros medios de transporte.

las ventajas que tiene la bicicleta sobre la salud humana y sobre el medio ambiente, la eficiencia de la bicicleta por sobre los otros medios de transporte para trayectos cortos y medianos, individuales en ciudad. (Amarilis Horta Bicicultura)

está demostrado que andar en bicicleta es la forma más económica de moverse, más económica que andar en auto, más económico que andar en metro en bus, si tu te subes a una bicicleta, lo que consumes en cuanto calorías recurso dinero, es lo más económico que existe, y eso obviamente tiene un 50% que dice, ande en bicicleta (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

Se generan espacios de libertad, autonomía y asociatividad de los individuos que practican el ciclismo, ya que no están sujetos a los vaivenes de la disponibilidad de servicios de transporte público -horarios y trayectorias predeterminadas- como tampoco a las fluctuaciones de los precios de hidrocarburos ni al estado de funcionamiento de los automóviles a usar, la bicicleta tiene un bajísimo costo de mantención anual.

el tema de la movilidad o sea la bicicleta uno prácticamente la puede dejar en cualquier lado, no tiene que pagar prácticamente nada, o sea no hay, muy pocos casos, sea más que la mantención que es súper poca en el año, en comparación con otros vehículos (Felipe Duran MFC)

las repercusiones que tiene el uso de un medio de transporte a escala humana, a ritmo humano, en la generación de vínculos y de relación entre las personas (Amarilis Horta Bicicultura)

5.- Dificultades para el uso, un camino sinuoso.

Los ciclistas hoy enfrentan una serie de problemas y obstáculos para desplazarse dentro de la ciudad - sean físicos o culturales- estos afectan de distintas formas según que tipo de ciclista que se es.

Los más experimentados sufren la dolencia de no tener lugares apropiados para estacionar sus bicicletas de forma segura y así evitar el hurto de estas, como también el tener que circular por calles en mal estado, donde abundan los alcantarillados y baches que puede representar un peligro. Lo que se

traduce en tener que utilizar bicicletas cuyas características las convierten en más pesadas y más complejas en su manejo.

el andar en bicicleta hoy es una lucha permanente, es una lucha permanente contra las adversidades (Amarilis Horta Bicicultura)

Si tú eres alguien que se acostumbro, lejos donde estacionar, ese es lejos el principal problema, por que ya sabes andar en bicicleta no es problema los autos ni las calles, en cierta medida si, pero son problemas menores comparado con el tema de donde dejo la bicicleta cada vez que llevo a un lugar. Dejarla y que no te la roben (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

en Santiago una mountain bike me parece espectacular para sortear hoyos e imperfecciones del pavimento rejillas, ese ancho de neumático, pero no me parece una muy buena alternativa por el hecho de que es una bicicleta más pesada, más complicada (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

Los novatos en cambio padecen de los conocimientos para transitar en un medio de alta velocidad -perciben un alto grado de riesgo el transitar por las calles- optando así por las ciclovías que actualmente no están conceptualizadas para ser usadas como una red unificada, más bien son elementos isla dentro de la red vial, por lo que al poco andar el usuario se da cuenta de que no le sirve para el transporte cotidiano.

La ciclovía, para no dejar absolutamente el tema de las ciclovías, la ciclovía es un buen inicio mientras siga esta selva que es el tema de la velocidad. Es un buen inicio para gente que quiere iniciarse en el tema, la gente que quiere iniciarse (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

de lo que hemos visto de estas 86km que se han construido hasta el año 2006, es que eran pistas islas. Es decir se sabía donde iniciaban y partían pero no tenían ninguna vinculación con las otras comunas, eran como pistas recreativas, no tenían ninguna funcionalidad como tal (Héctor Olivo GORE)

En Santiago hoy no es posible viajar de un extremo a otro mediante ciclovías, la construcción de vías de alta velocidad no contemplan el incluir un carril en paralelo para el uso de bicicletas como tampoco se incorporan a las calles ya existentes. No están dadas las condiciones para un tránsito libre y seguro por la ciudad ya que al momento de construir se utilizó un patrón de diseño que obstaculiza el desplazamiento en vez de beneficiarlo.

por lo general en Santiago no puedo ir de San Bernardo a San Miguel por una ciclovía (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

el tema de las ciclovías que han ingresado que tienen muchas cosas, que más parecen pista de obstáculos más que ciclovías (Felipe Duran MFC)

en la política regional, el tema de la perspectiva de la intercomunalidad de las ciclovías, que significa esto, que las redes no pueden ser redes autónomas, y que eso lo compartimos desde el punto de vista de transporte de que se tiene que establecer una red de ciclovías (Felipe Mieres IND Regional)

5.1- Diagnóstico de una Ciudad y sus condiciones imperantes. O hacia que debería esta propender:

Al ser preguntados por las condiciones actuales de movilidad dentro de la ciudad, los entrevistados señalan una ausencia de planificación en cuanto políticas públicas concierne, ya que las iniciativas suelen ser de corte

esporádico y aislado, rehenes de los vaivenes político electorales de turno, lo que le resta continuidad y secuencialidad en su implementación. La urbanización existente no considera en sus ejes la incorporación de la bicicleta mediante corredores viales para ciclistas, ya que en el momento en que fueron realizados la congestión no era una temática contingente. Como tampoco los futuros proyectos de urbanización contemplan en sus diseños -sean habitacionales, industriales o comerciales- una normativa que obliga el asignar los espacios necesarios para que el peatón y el ciclista puedan desplazarse de forma adecuada.

el modelo a copiar para que Santiago pudiese tener la seguridad necesaria y suficiente es que se imitaran los modelos europeos donde allá se ajustan, es decir cuando se construye una carretera de alta velocidad o autopistas como tenemos hoy día en Santiago, que se ha hecho, a la misma concesionaria a la misma empresa que construye la autopista se le pide, perfecto usted me construye la autopista, perfecto, pero al mismo tiempo usted me construye una ciclo vía (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

pero muchas veces intereses económicos de parte de los conglomerados de inmobiliarias, descuidan al ciclista, descuidan la construcción de determinadas áreas. Es ahí donde la autoridad debe meter la mano y exigir que cada condominio cada área residencial deba contener necesariamente una ciclo vía (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

estas leyes son también un resultado de lo que esta en las cabezas de las gentes. Entonces lo más importante es que este paradigma cambie, y que también la gente hable (Ir Joroen Buis ICE)

El excesivo espacio otorgado a los automóviles permite que los conductores de estos viajen a velocidades que sobrepasa los límites permitidos por la ley, lo que ha convertido la gran mayoría de las calles de la ciudad en pistas de alta velocidad, promediando unos 70 a 80 Km. por hora, que en el caso de producirse un accidente las lesiones son de mayor gravedad y las fatalidades son mucho más altas. Es necesario calmar el tránsito mediante una mejor y mayor fiscalización a los conductores para que respeten los límites de la velocidad y a su vez quitarle espacios a los automóviles para dárselo a la bicicleta. A su vez crear núcleos urbanos de baja densidad donde el automóvil que circula por estos está obligado, mediante una serie de impedimentos, físicos y legales, a reducir su velocidad y respetar los espacios destinados a uso peatonal o ciclístico.

que de los 60 pasemos a los 50, quizás una solución complicada en el sentido de que no, ya requiere un proyecto de ley y todo lo demás, pero bueno como se subió se puede bajar. Un mayor control de la velocidad en Santiago, o sea que realmente, por de pronto por lo menos a nivel de barrio. Si tu en tu barrio por lo menos pudieras moverte, y de repente llegaras un jueves en la tarde, a las 7 y te dieras cuenta que todos los autos están a 30km (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

creo que vamos a pasar a una fase de aquí a fin de año, de tener una reunión con la prefectura de tránsito de Carabineros, como también de capacitar a Carabineros de que apliquen en este caso, el que infrinja, los partes respectivos. Hemos visto que conductores de automóviles que están infringiendo el tránsito, yo creo que es uno de los temas pendientes y a uno le da una impotencia al ver que un auto está estacionado sobre una pista para bicicletas, no puede ser, y eso que esta señalizado y todo (Héctor Olivo GORE)

La congestión vehicular, y sus problemas derivados, no se han solucionado mediante la incorporación de nuevas vías, más bien la creciente incorporación

de más kilómetros de calles y carreteras de alta velocidad se han visto en poco tiempo sobrepasado en su capacidad de flujo. Existe actualmente un crecimiento citadino inorgánico que apunta a una lógica que no tiene contemplado una democratización de la movilidad para otros medios de transporte. Se es imperativo un cambio en la mentalidad que apunte a dotar de mejoras condiciones tanto a ciclistas como a peatones generando así alternativas de movilidad.

el uso de la bicicleta hay que circunscribirlo a un problema que en general tienen las metrópolis en todo el mundo. Y básicamente es, en el caso particular de Latinoamérica, es el crecimiento inorgánico de las áreas residenciales, en general hablemos de las áreas no solamente residenciales, sino que en general todas las áreas de desarrollo de la ciudad. Crecimiento inorgánico en el sentido de que no hay una planificación, no hay una estructura, no está injerto dentro de las políticas públicas del tema de la participación de corredores de bicicleta. Hablemos de ciclovías, ciclo rutas (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

la gente igual quiere usar su auto, las calles están congestionadas, son estrechas, la gente igual quiere usar su auto, y que pasa, en la medida que tu les das más infraestructura ese espacio de infraestructura no resuelve ningún problema sino que se satura (Cesar Garrido CONASET)

no es un tema de demanda, tu no puedes esperar que haya más usuarios de bicicletas para seguir dándoles facilidades, no en una ciudad como Santiago, ya, es la revés, tu tienes que darle más espacio para que haya más usuarios de bicicleta, finalmente tienes que aumentar la oferta de facilidades (Cesar Garrido CONASET)

Es necesario crear mínimos niveles de seguridad que posibilite que las personas opten por la bicicleta y se conviertan en usuarios, una mayor cantidad de personas en las vías permite el alcanzar niveles de masa crítica, momento en cuando los ciclistas se convierten en una mayoría dentro de las vías, que a su vez produce que la accidentalidad baje y las condiciones de seguridad mejoren, generando un círculo virtuoso dentro del sistema de transporte.

cuando más uso de la bicicleta hay en una ciudad más seguro es el uso de la bicicleta (Ir Joroen Buis ICE)

5.2- Barreras mentales, obstáculos invisibles.

Aparte de los impedimentos físicos existentes en la ciudad, existen una serie de mitos que rodean el uso de la bicicleta, estos mitos actúan como una suerte de barreras psicológicas en las percepciones del público en general que lo alejan e impiden el convertirse en usuarios. Solo es posible desmentirlos en la medida en que la persona empieza efectivamente, mediante el uso, a constatar el carácter poco veraz de cada uno de ellos.

la alcantarilla el estado del pavimento, y los otros son mitos de la gente que no anda en bicicleta, son temas de la pendiente de Santiago, de que llueve tanto, lo que es absolutamente mentira, llueve 18 a 20 días al año en promedio en Santiago, lo que es nada comparado a otros países donde la bicicleta se usa muchísimo y llueve mucho más. La pendiente en Santiago es de un promedio de un 3 a 4%, tampoco es muy complicado (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

el mayor obstáculo realmente que sea general, es que la bicicleta está conceptuada mucho más complicada de usarse para el transporte (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

La ausencia generalizada de patrones culturales de respeto hacia el ciclista, en gran medida por el hecho que las bicicletas nos están incorporadas dentro de la conciencia de los automovilistas como un vehículo más con derechos propios, sumado a esto el poco criterio que los peatones demuestran al utilizar los pocos espacios destinados para el ciclismo urbano, genera condiciones para el andar, independientemente si se es experimentado o novato en la materia, dificultosas y de alta peligrosidad.

y es muy complicado andar en bicicleta en las capitales del mundo, y Santiago no es la excepción, cuesta mucho pedalear, no hay respeto no hay cultura (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

la inexperiencia en como comportarse desde cualquier ámbito, como peatón, es muy común ver peatones caminando por las ciclovías, o cuando no caminan en las ciclovías se paran en las ciclovías para cruzar la calle (Cesar Garrido CONASET)

Ahí hay un tema de velocidades de los automóviles, de la educación, que no es tan sólo ver el uso de la bicicleta en el ciclista, en el usuario de la bicicleta sino también los vehículos tienen que aprender a mirar a la bicicleta al lado de la calle (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

Sumado a esto, existe un bajo manejo de parte de los usuarios de sus derechos y deberes dentro del flujo vial, independientemente si es la calle o una ciclovías por donde se transita lo que conlleva a malas prácticas en el andar. No es lo mismo pedalear que manejar una bicicleta, persiste en el grueso de los usuarios patrones de uso aprendidos en la niñez en vez de patrones de conducción acorde a las reglas del tránsito. Sumado a esto la poca claridad que existe actualmente en el marco legal vigente respecto de un espacio específico a ser usados por los ciclistas y la categorización que se hace de estos dentro de la ley de tránsito, conlleva a una marginación más aguda considerando las observaciones del punto anterior.

La no existencia de un espacio de circulación, definido por ley, conocido por todos en absolutamente todas las calles de la ciudad, ese es el primer obstáculos (Amarilis Horta Bicicultura)

la gente aprende a andar en bicicleta cuando es chico, para jugar, y cuando se atreve a salir a la calle la sigue, lo que sabe es pedalear, entiendes, no manejar una bicicleta, entonces yo creo que la apuesta, con los ciclistas pasa un poco por eso (Cesar Garrido CONASET)

La suma de los factores mencionados da cuenta de una realidad compleja que impide un uso óptimo por parte de los usuarios existentes y que nuevos adeptos se sumen. Siendo que en volumen la bicicleta es el vehículo con mayor presencia en el país, no logra ser incorporada dentro de una cultura general de movilidad, sea por miedo, por falta de información, por falta de incentivos o por que no existen una política adecuada de promoción.

el principal tema es cómo uno hace que el individuo común se suba a la bicicleta, y en eso, los antecedentes que yo he revisado, de partida la gente de alguna manera no tiene un rechazo a lo que es la bicicleta, y la mayoría de las personas a lo mejor dicen “no si yo a lo mejor haría los viajes en bicicletas”, “de hecho sé andar en bicicleta, podría acceder a una bicicleta”, el tema es que hay que ver por qué esa persona finalmente no se sube y hay un tema cultural detrás asociado (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

en Chile el vehículo que más se vende es bicicleta, todos los años, entiendes, de hecho se sabe que a lo menos la mitad de los hogares tiene al menos una bicicleta, es probable que

hayan más de 6 millones de bicicletas en el país, nuevas, 500 mil al año se venden entiendes, entonces el problema no es el consumo de bicicletas, es como das incentivos para que la gente la use cotidianamente (Cesar Garrido CONASET)

6.- Tentativas de uso, nacional e internacionales, iniciativas y experiencias.

Existen diversos ejemplos internacionales como nacionales en donde se ha tratado de incorporar la bicicleta dentro de la matriz del transporte urbano como una forma de subsanar problemas derivados del modelo automotriz imperante, el cual ha estado vigente desde el fin de la segunda guerra mundial hasta hoy día.

6.1- Internacional:

Podríamos hablar de un paradigma Europeo, continente a la vanguardia en la implementación y promoción de la bicicleta como medio de transporte, donde el eje central ha estado por el lado de quitar espacios a los automóviles y proveer las condiciones necesarias para que los usuarios puedan transitar sin inconvenientes desde y hacia sus distintos lugares de trabajo, compras, estudios u otros. Esto va de la mano con campañas en donde se educa desde una temprana edad a moverse de forma adecuada por las vías.

si tú vez en ciudades alemanas o holandesas, donde la bicicleta se usa mucho, es por que al mismo tiempo le quitaron muchísimo espacio al automóvil, espacio capacidad de estacionamiento, velocidad de desplazamiento. (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

en Holanda, los cabros chicos en las clases de educación física, les hacen clases de manejo, a lo mejor no van a hacer uso de la bicicleta cuando grandes, pero ya van a tener nociones de cómo manejar un vehículo (Felipe Duran MFC)

Nosotros hicimos esto también en Holanda hace mucho tiempo, que voy a acomodar y construir para la demanda, en vez de lo que hacemos ahora, es pedir, el preguntarnos donde queremos, cuantos vehículos, y hacemos las vías así, que no cava más espacio, como nos hemos decidido, entonces nos convertimos más los maestros de la ciudad, en vez de esclavos del automóvil, este es más o menos la diferencia (Ir Joroen Buis ICE)

También se ha implementado una serie de circuitos de ciclovías en paralelo a las autopistas de alta velocidad y las calles de los núcleos citadinos, la creación de departamentos u organismos coordinadores relacionado a la temática, el otorgamiento de beneficios a vehículos de menor envergadura donde prima una lógica de la responsabilidad del más grande hacia el más pequeño dentro de las vías, apoyados por una legislación que sanciona a los infractores de forma proporcional al tamaño del vehículo en que se circula.

en Madrid donde he estado un par de veces, y en España en general, esta cultura de construir estas vías rápidas, estas pistas de alta velocidad lo cual no implica que el transporte de bicicleta quede de a lado, no, al contrario siempre es como un requisito, y aquí en Santiago veo que no (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

en Europa, España principalmente que es el modelo que tratamos de copiar, ellos tienen personas que se encargan realmente de eso, y tienen su área, oye vamos, aquí está el encargado de tránsito (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

la experiencia más cercana también ahí es la de Londres que finalmente lo que hace es imponer beneficios para los vehículos más chicos, o para los usuarios más pequeño (Cesar Garrido CONASET)

6.2- Latinoamérica:

A nivel continental tenemos experiencias como las de las ciudades de Bogotá, Quito, Curitiba, donde se ha insertado con éxito y ya es parte de la cultura local el cerrar ciertas calles para el uso peatonal y de ciclistas los fines de semana, experiencia que se ha repetido en Santiago de manera aislada ya que se incubó dentro de una comuna -La Reina- cuya administración local está en manos de un alcalde de oposición.

nosotros hemos estado varias veces en Brasil en los juegos Panamericanos, y es muy habitual que los domingos se haga lo que se hizo el año pasado, que el día domingo de las 8 de la mañana hasta las 2 de la tarde se cierra alguna calle importante (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

Bueno la revolución urbana que hicieron en Bogota Colombia marco un antes y un después en este tema, parte de los estudios más interesantes están hecho ahí (Amarilis Horta Bicicultura)

Esa es una mala suerte del proyecto, por que si ellos pudiesen habido anidar este proyecto, esta iniciativa, en comuna de concertación de estrato socioeconómico pobre, entonces habría sido considerado un programa piloto a expandirse luego en todas partes (Amarilis Horta Bicicultura)

6.3- Chile:

Existen a su vez a nivel nacional iniciativas en donde se busca promover el uso mediante la entrega de bicicletas e implementos de seguridad a niños de ciertas zonas rurales, a través de grupos organizados que convocan a cicletadas mensuales en espacios segregados o en trayectos predeterminados, como también iniciativas de privados que han otorgado el espacio y el financiamiento para nuevas ciclovías.

la Universidad Central hace bicicletada cada primer sábado del mes (Amarilis Horta Bicicultura)

creo que la experiencia más relevante en el tema de la bicicleta es la Ciclorecreovía de la Reina (Amarilis Horta Bicicultura)

la comuna de Casa Blanca había entregado no sé cuántas bicicletas y cascos a un colegio, para que niños de esa zona más bien rural, que viven lejos, les entregaron bicicletas para que llegaran en bicicletas al colegio. Esas son iniciativas que perfectamente podría copiar algún otro municipio (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

La asociación de canalistas del Maipo, que tiene una red en la región metropolitana, pero partiendo por el canal de las perdices, que atraviesa desde las condes hasta Puente Alto, ellos han visto el cierre, el entubamiento, de las comunas La Reina Peñalolen y La Florida, en total son como 15 kilómetros. (Héctor Olivo GORE)

Se ha estado recibiendo asesorías de expertos internacionales de la organización ICE -Interface for Cycling Expertice- por parte del GORE y de distintos actores tanto comunales como académicos para implementar a nivel local políticas y programas que promuevan el uso de la bicicleta en la región metropolitana. El Fondo Global Ambiental (GEF) proveniente de las Naciones Unidas, significo una tentativa hacia el disminuir la emisión de agentes

contaminantes mediante la promoción del uso de la bicicleta en comunas de estratos socioeconómicos más alto donde el automóvil tiene un mayor uso.

vino una delegación de 13 expertos de ICE, Interface for Cycling Expertice, que es una organización técnica de Holanda, y con la relevancia de que Santiago de Chile, al ver este planteamiento, esta visión sobre el tema de la bicicleta, incluye en su asistencia técnica de ICE, que ellos siguen asistiendo técnicamente a 50 ciudades en el mundo, la gracia es que ellos siguen trabajando con nosotros en la asistencia técnica de un punto de vista de mediano largo plazo, y para tener un, más de una visión sobre el transporte y la planificación urbana (Héctor Olivo GORE)

debe ser como del 2005 que yo participaba todavía, y ahí llego un fondo del GEF, del Global Environment Facility. Que era así como un millón de dólares, para un proyecto de 3 años, que era del fomento del uso de la bicicleta en las comunas de Providencia Santiago y Ñuñoa, eh, y se lo adjudicó un consorcio, que integraba Ciudad Viva, que es una ONG que está en el barrio Bellavista, y una agrupación de ciclismo urbano que es Arriba de la Chancha, que se escindió de los furiosos en forma tranquila el año 2002 (Ricardo Jerez Velosantiago)

7.- Praxis y teoría, hacia un mayor conocimiento.

Aunque incipiente, la temática del uso de la bicicleta ha sido desarrollada por varios actores a nivel nacional tanto en acciones para promover su uso como en su estudio como fenómeno social.

Dentro de las agencias estatales existen una serie de indicadores que aportan datos relevantes sobre el ciclismo urbano, tal como la tasa de accidentalidad y mortalidad de ciclistas anualmente, a nivel regional y nacional (Carabineros/CONASET), estudios de flujos varios que dan cuenta de los viajes que hoy se realizan dentro de la ciudad (encuesta origen-destino) y los posibles trayectos que se podrían habilitar para futuros usuarios (GORE). El problema radica hoy en no poder contar con un catastro censal del número de ciclistas que se movilizan actualmente en la ciudad, como tampoco tener información constantemente actualizada sobre la materia.

tenemos el registro de los accidentes con bicicletas, ese si lo tenemos con claridad. Accidentes que involucran muchas veces lesiones y muerte de los ciclistas, pero conteo de ciclistas no (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

en la encuesta origen-destino en Santiago, te da una información por género, por edad y por estrato socioeconómico (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

estamos viendo los flujos, de las bicicletas que se están desplazando durante el día. Y con ellos queremos desarrollar cuales son las mejores alternativas de ejes troncales para la construcción de esta ciclo rutas (Héctor Olivo GORE)

a veces muchos estudios están desfasados dos o tres años (Héctor Olivo GORE)

Yo siempre, he estado hablando de que hay que hacer un diagnostico del material que se compra, porque de repente aparece un mapa del año 95, o de repente aparece documentación que tenia del 2004, 2005, del gobierno regional (Ricardo Jerez Velosantiago)

La generación de estacionamientos por distintas instituciones como el GORE y Metro está proyectada para los años venideros. Dentro de su implementación han optado por criterios de focalización en comunas más pobres y lugares de intercambio modal con un modelo de negocio previamente estudiado.

Metro que tiene pensado construir cuatro estacionamientos, asociados a estaciones de Metro, que ellos trabajaron con organizaciones de ciclistas para definirlos, y con municipios que estuviesen interesados en administrarlos (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

En la mesa técnica regional nosotros, esta contemplado y esta incorporado y nuestra contraparte técnica, la gente de estudios de la subsecretaría de transportes, es la que está viendo el modo de las bicicletas, y ellos ahora están llevando a cabo dos estudios, uno que es sobre la localización de estacionamientos de bicicletas en la ciudad de Santiago, y segundo que es el modelo de negocio que se debiera implementar en los estacionamientos de bicicletas (Héctor Olivo GORE)

Como contra cara a las acciones realizadas por los organismos estatales están las organizaciones de la sociedad civil, cuyo accionar está más abocado hacia materializar talleres, reuniones, cicletadas masivas, en general de corte comunitario por medio de las cuales se busca generar un efecto de toma de conciencias, tanto de las autoridades como de la sociedad civil y ganar espacios para la bicicleta. El accionar y su carácter va depender de que grupo se pertenece, una ala de las organizaciones sociales opta por métodos más de choque, mientras la otra utiliza técnicas orientadas a trabajos de largo aliento y ligadas al lobby con las autoridades. Esto se verá de forma más detallada en las siguientes dimensiones.

yo creo que estos movimientos tienen un impacto fuerte sobre la comunidad (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

Los Furiosos Ciclista, ellos, ellos quieren un espacio, que lo conquistan de forma mucho más revolucionaria, es decir ellos se toman el espacio (Héctor Olivo GORE)

actores ciudadanos como estas organizaciones donde si tu revisas en sus paginas Web, ellos dan una serie de recomendaciones respecto al uso de la bicicleta, a las responsabilidades tuyas como ciclista, a temas de seguridad, a temas de transporte, hasta de la mantención de la bicicleta (Felipe Mieres IND Regional)

8.- Agentes e instituciones, un desarrollo incipiente.

Los diversos entrevistados pertenecen a una serie de organismos e instituciones públicas relevantes al momento de analizar la bicicleta y sus posibles impactos sobre un sistema de movilidad urbana. Cada uno describe la forma de cómo se trabaja desde el área que les compete.

A saber tenemos a **Carabineros de Chile** cuya principal tarea es la de fiscalizar el cumplimiento de la ley y capacitar a los futuros conductores mediante escuelas abiertas de educación de tránsito. La labor de fiscalización y hacer campañas se ve supeditada en general a un tema presupuestario lo que limita el alcance que estas pueden tener.

la fiscalización y la capacitación de los conductores en el uso adecuado de las vías y en respetar adecuadamente al resto de los usuarios, respetar a los peatones, respetar a los ciclistas también es una iniciativa que siempre va a estar presente en nuestros servicios preventivos (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

El hacer campañas esta sujeto muchas veces al tema económico, y no es barato hacer una campaña involucra muchos recursos (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

El **MINSAL** y su departamento de salud y actividad física no tienen acciones focalizadas hacia el uso de la bicicleta, más bien esta es una herramienta, un medio más, para implementar la política general del ministerio que busca generar conductas propicias para la protección de la salud.

en ninguna parte tenemos un programa especial para el uso de la bicicleta, tenemos orientación, entregamos nosotros, pero no un programa nacional para el uso de la bicicleta, no eso no, o sea nosotros lo miramos desde la perspectiva de salud (Marina Soto MINSAL)

no hay todavía no hay un programa así, de fomento, solamente hacemos orientaciones que utilicen más la bicicleta (Marina Soto MINSAL)

La bicicleta para el caso en particular es utilizado como un elemento de corte recreativo en donde es la propia comunidad la que va generando espacios dentro de sus comunas en complemento con actividades varias que mejoren el estilo de vida de las personas como se ha dado en otras partes del continente, por medio de las cuales se busca también combatir elementos derivados de la pobreza como la falta de oportunidades y la delincuencia.

la metodología de la implementación del tema y la incorporación de otros actores en esos espacios, como por ejemplo, lo que hizo Colombia de capacitar unos jóvenes, en la parte reparación de bicicletas, hicieron un proyecto al Banco Mundial o algo así, para capacitar jóvenes que estaban en riesgo social, en la reparación de bicicletas, y en hacer, formarlo como guías de turismo en bicicletas por la ciudad (Marina Soto MINSAL)

nosotros queremos levantar lo que la comunidad hace habitualmente, o sea relevar una practica, que es salir andar en bicicleta, relevar eso y darle más importancia, entonces la idea que estos espacios, tengan además otras actividades (Marina Soto MINSAL)

La **Federación de Ciclismo de Chile** está abocada al alto rendimiento y actividades competitivas, como lo es la vuelta de Chile, y a la formación de nuevas generaciones de deportistas. Reconocen que no tienen un enfoque hacia la promoción propiamente tal, pero existe la disposición de apoyar cualquier iniciativa relacionado con esto ya que es una materia de interés para la federación de ciclismo, independientemente de su carácter.

nosotros estamos en el programa de alto rendimiento masificar la actividad que se desarrollen los eventos en distintos lugares del país, pero creo que también tenemos una opinión que dar al respecto y al mismo tiempo, sobre todo con el tema de la seguridad (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

para la federación eso es estratégicamente muy bueno por que aumenta la cantidad de cultores, y eso hace que aumente la base, que aumente la base seguimos avanzando hacia arriba, nosotros somos pro ciclismo pro bicicleta, y vamos a contribuir a cualquier actividad que este relacionada con el ciclismo (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

La **CONACET** tiene como principal tarea el llevar a cabo estudios de seguimientos relacionados con la accidentalidad, uso y perfiles de usuarios. Se tiene previsto el poder contar con un manual de ciclismo urbano que ayude en la tarea de prevención de accidentes y educar a los futuros usuarios.

a la institución dentro de su rol lo que le compete es solamente eso, como desde la teoría, además, eh, se le garantiza o se le aumenta la seguridad a los ciclistas (Cesar Garrido CONASET)

en el ámbito educativo, nosotros estamos haciendo un trabajo bastante serio, y vamos a generar un manual educativo, un manual para ciclistas urbanos (Cesar Garrido CONASET)

El organismo debe velar por los estándares de seguridad de las infraestructuras a construir, fiscalizando y aprobando cualquier iniciativa, como también el catastrar los posibles sectores donde se pueden proyectar nuevas ciclovías y elaborar la estructura presupuestaria para convertirlos en realidad.

mi área es la que revisa los planos y ve que sus planos cumplan con nuestros criterios de seguridad, independiente de que el modelo de infraestructura no nos guste, entiendes, luego Mideplan aprueba, ese es un ámbito de acción, el otro ámbito de acción tiene que ver con, justamente con SERVIU (Cesar Garrido CONASET)

una vez que Mideplan aprueba, finalmente igual se le mete mano, y cuando esta construyendo se le ocurre hacer cualquier cosa, entonces hay tenemos un ámbito de acción que es directamente con SERVIU, que nosotros vamos fiscalizamos la obra, y decimos sabes que esta mal, la señalética no va así, y todo lo que este normado se lo podemos imponer (Cesar Garrido CONASET)

A la par se busca generar una mayor prioridad en torno de la bicicleta como medio de transporte, como también el apoyar las iniciativas de las distintas organizaciones civiles.

lo otro que se trabaja en el ámbito normativo es darle a la bicicleta prioridad con respecto a otros vehículos (Cesar Garrido CONASET)

las agrupaciones que ha trabajado en el tema, durante el próximo año los vamos a estar potenciando y apoyando con recursos indirectamente (Cesar Garrido CONASET)

El **MTT y el Transantiago** han generado estudios sobre uso actual en la ciudad, se han integrado a la mesa de trabajo del GORE y ha estado a cargo de la implementación de los fondos GEF.

hemos entendido que por lo menos acá, en mí qué hacer, que es la división de estudios de la Subsecretaría de Transportes ha sido generar estudios asociados al tema de bicicleta. En los temas más contingentes, tratar de dejar al tanto qué es lo que está sucediendo con la construcción de ciclovías, tratar de participar en eso, incorporarse en las mesas de trabajo que se vayan generando, pero eso es como lo mismo que te decía, no tenemos una institucionalidad integradora todavía, esperamos tenerla, pero vamos para allá yo creo (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

nosotros trabajamos desde el GEF es una (...) del Banco Mundial para un proyecto que se llama "Transporte sustentable y calidad del aire para Santiago" y este es un proyecto que contempla varios componentes (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

A su vez han hecho una labor conducente en el asociar el tema medioambiental con el uso de la bicicleta, planificar los corredores del Transantiago con ciclovías incluidas e identificar lugares propicios para la instalación de estacionamientos y el modelo de negocios que esto deberán tener en la periferia para alimentar el sistema de transporte público.

hemos identificado problemas con los estacionamientos que tienen que ver con dónde instalar los estacionamientos de bicicletas, para que se utilicen y sean respuesta a la demanda; por otro lado otro tema que hay, que es súper relevante, que es cómo tú puedes administrar esos estacionamientos, de manera de promover el uso (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

nuestra iniciativa es reorientar unos fondos para facilidades, que orientamos para estacionamientos y que nuestra idea también es intermodalidad, pero con Transantiago en general, o sea puede ser el Metro, que es un troncal de Transantiago (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

El **IND** por su parte busca incentivar actividades y proyectos de uso masivo en donde la bicicleta sea utilizada. Para esto existen fondos de desarrollo regional para quienes deseen postular.

los recursos están disponibles por ejemplo a través del fondo nacional de desarrollo regional, eh, pero ahí depende ya de la voluntad de quienes acceden a esos recursos, que son los municipios, en priorizar dentro de su cartera que es lo que a ellos les interesa (Felipe Mieres IND Regional)

a nivel de dirección nacional del servicio, también han habido algunos incentivos en función de proyectos, por ejemplo el cierre de la alameda para el desarrollo de la actividad física y dentro de eso la incorporación del uso de la bicicleta, o de actividad (Felipe Mieres IND Regional)

No existe actualmente una política institucional propia que esté abocada a la promoción y uso de la bicicleta, como tampoco el IND tiene las facultades legales ni institucionales para implementar obras de infraestructura.

generalmente nosotros no llegamos con un programa a instalar, sino que son las organizaciones deportivas las que a través de FONDEPORTE postulan o promueven ciertas actividades (Felipe Mieres IND Regional)

finalmente nosotros no regulamos las vías de transporte, no regulamos el espacio publico, por lo tanto podemos decir a nosotros como servicio nos interesa, pero no tenemos las facultades de decir, impleméntense, exíjanse, constrúyanse (Felipe Mieres IND Regional)

El **GORE** crea el 2006 el Departamento de Desarrollo y Gestión Ambiental, desde el cual se empieza poner en la palestra el tema del transporte en bicicleta como una forma para combatir la contaminación que actualmente afecta a la región metropolitana.

se constituye el departamento de desarrollo de y gestión ambiental dentro de la división de desarrollo y planificación. Por las nuevas atribuciones que va a tener el gobierno regional, a partir del 2006 (Héctor Olivo GORE)

nosotros hemos puesto el tema de la bicicleta como un transporte limpio, que antes no existía, solamente, antes, se hablaba de las áreas verdes, como atrapaban la polución. Nosotros en este caso, planteamos que era un elemento clave para la descontaminación, es también el tema del desplazamiento en la bicicleta (Héctor Olivo GORE)

La firma de un convenio (ad portas) entre OOPP, Vivienda e Intendencia para la construcción de ciclovías (640Km proyectados) en donde se asigna la suma de 1200 millones para la construcción de ciclo rutas integradas y estacionamientos.

hay un convenio de programación que está ad portas de firmarse, lo tiene que firmar el ministro de OOPP la ministra de vivienda y el intendente, donde ahí hay un compromiso, de construir de aquí al 2012 640km como mínimo, a 700km, eso es la idea (Héctor Olivo GORE)

No es un tema de intenciones, el gobierno regional, en el tema de asignación, esta colocando 1200 millones de pesos anuales, a la construcción de ciclo rutas (Héctor Olivo GORE)

Nosotros como gobierno regional tenemos los recursos destinados para la construcción de infraestructura y ahí está el tema no solo de las ciclovías y ciclobandas, sino también para a partir del 2009 en adelante construir estacionamientos (Héctor Olivo GORE)

Gobiernos locales:

Los entrevistados hacen hincapié sobre el papel predominante que cae sobre los gobiernos locales, en cuanto son los **Municipios** los que están más cerca del público demandante objetivo. Son las Municipalidades las que eventualmente deberán hacerse cargo de las distintas facilidades que se implementan dentro de sus territorios y que socializaran estas con los distintos actores que habitan en su seno.

los municipios con sus direcciones de tránsito perfectamente lo podrían hacer, o sea yo creo que es clave aquí es hablar con los municipios, hablar con los colegios hablar con las escuelas el uso de la bicicleta (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

para mí es fundamental los municipios, que bien es cierto el Estado es clave y todo esto pero, el alcalde los concejales son los más cercanos a la comunidad (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

tercer ámbito de acción tiene que ver con los municipios que reciben la obra, porque finalmente tu como alcalde tenés que hacerte cargo de lo que te construyeron en tu comuna (Cesar Garrido CONASET)

Hoy se busca hacer traspaso de apoyo técnico y recursos hacia los municipios mediante un criterio de focalización para que estos optimicen y agilicen los procesos de implementación de infraestructura y proyectos de difusión.

en la práctica lo que se está formalizando es justamente traspasar apoyo técnico, responsabilidad y recursos a los municipios que resuelvan el tema. (Cesar Garrido CONASET)

El municipio presenta su proyecto de ciclovía o cualquier de toda índole, y se da una cartera de proyectos, se evalúa y el gobierno regional les entrega financiamiento, no a todos, sino a los prioritarios (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

El trabajo se convierte en uno de carácter dispar en cuanto cada municipio tiene prioridades propias, lo que se traduce en distintos niveles de avances en cuanto a insertar la temática dentro de cada comuna y poder en el largo plazo unificar las distintas iniciativas dentro de un solo sistema.

tenés que entender que cada alcalde a nivel comunal también tiene sus propias prioridades y priorizaciones, por lo tanto algunos tal vez están en un estado más avanzado respecto del tema de las ciclovías, y otros no (Felipe Mieres IND Regional)

esta mesa, priorizar aquellas ciclovías, ciclobandas, como quieras llamarlas, que se conectan para generar algún tipo de red en la ciudad, porque en este minuto los municipios estaban presentando proyectitos que no llegaban a ninguna parte, entonces la idea es conectarlo y trabajar sobre la base de lo que está haciendo el gobierno; entonces son varias capas que se van superponiendo para formar una especie de red de ciclovías (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

9.- Sociedad Civil, historia, acción, desencuentros.

Dentro de las diversas organizaciones provenientes de la sociedad civil el enfoque particular que cada una imprime a su accionar va cambiando según el

perfil de cada organización. Por lo general el nombre nos dice mucho de cada una. Existen aquellas abocadas hacia la cultura, otras hacia el uso masivo, como hacia una mayor organización civil, otras optan por el ecologismo, el diseño urbano, la lucha contra el automóvil, el llevar a cabo estudios y levantar información relevante sobre la temática o para generar conciencia en el público en general.

organizaciones como Bicicultura, que promueve el uso de la bicicleta en forma amplia, hasta organizaciones como las Macletas, que fomenta el uso de la bicicleta pero que para la temática más específica de la mujeres (Gonzalo Stierling Ciclorecreoía)

mezclamos problemas de salud, con los de transporte, los problemas de cultura, de participación ciudadana de cohesión social de profundización de la democracia, todo eso hacemos un mix y damos como alternativas a todos esos problemas el uso masivo de la bicicleta como medio de transporte (Amarilis Horta Bicicultura)

no estamos en contra de la utilización del auto pero, desincentivar, regularlo, a través de opciones validas, de lo que nos esta pasando hoy (Felipe Duran MFC)

Velosantiago era, actualmente es una agrupación colectiva, en defensa de la bicicleta, la actividad física y turística, o sea tenemos bicicleta, la actividad física porque es la marcha de la, constantemente tiene el ser humano como eje motor, y el tema turístico (Ricardo Jerez Velosantiago)

También hoy hay grupos extranjeros trabajando en Chile, ONG's para ser más preciso, que están apoyando las labores de uso y promoción de la bicicleta mediante apoyos técnicos in situ, charlas y documentación, tanto a organismos estatales como a las diversas organizaciones de la sociedad civil.

hay un montón de información que en general no es disponible para gente de afuera de Holanda, por que 95% de esta experiencia es en holandés, entonces por hace disponible todo ese conocimiento en otros países (Ir Joroen Buis ICE)

fue un grupo de cuatro personas que en un momento han pensado que el conocimiento que nosotros tenemos en Holanda de planificar para la bicicleta durante los últimos 30 a 40 años es tan rico que sería muy interesante y muy bien de disponibilizar este tipo de conocimiento en otras partes del mundo (Ir Joren Buis ICE)

nosotros en Holanda hemos hechos muchos experimentos, entonces de tipos de diseños, de varios conceptos de transporte y también muchos estudios (Ir Joroen Buis ICE)

Se puede hacer un corte entre organizaciones históricas y nuevas. La organización de mayor data bordea las dos décadas, Movimiento Furiosos Ciclistas, la cual ha experimentado un cambio total en su composición interna, siendo los miembros originales reemplazados por nuevos que hoy asumen cargos directivos. De esta se escindió un grupo que crea Arriba la Chancha. Ambos grupos comparten un estilo de trabajo similar, que está basado netamente en voluntariado sin apoyo de recursos estatales. Las nuevas organizaciones, en su mayoría pertenecientes al CUCH, se configuran bajo el alero de una personalidad jurídica mediante la cual se busca captar y generar fondos monetarios y patrocinio desde los sectores públicos y privados.

los furiosos son muy antiguos pero te voy a decir cualquier cifra, hace 25 años, una cosa así, son muy antiguos, pero han cambiado muchísimo, los fundadores ya, los que lo fundaron no hay ninguno, o habrá uno, yo creo que ninguno. Entonces ha ido cambiando perfil de líderes, de cabeza de directores. Tampoco tiene director por que no tienen personalidad jurídica

alguna, pero son organizaciones, como te digo, tiene como un feudo sobre el tema de bicicletas de pronto, o sea algunos. A ver yo te diría que el gran problema es súper simple. Ellos han trabajado siempre desde una perspectiva de moverse con lo que tiene, sin concursar ni pedir subvenciones ni relacionarse con organismos del gobierno, o sea trabajar por la bicicleta con lo poco o nada que tengo, ese es el tema. (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

los más conocidos, son indudablemente los Furiosos Ciclistas, Arriba de la Chancha, Ciclosantiago parece que es otra y que al final todos partieron de un mismo tronco, pero se fueron atomizando (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

Los dos conglomerados mencionados están en desacuerdo en cuanto los métodos a usar para el uso y promoción de la bicicleta, por un lado el conglomerado del eje Furiosos/Chancheros optan más por un accionar que depende de la voluntad de sus miembros, donde las vocerías y puestos de liderazgos los asumen aquellos integrantes de mayor data. Más que proponer ideas o conceptos, impera en su lógica la ética de ser individuos multifacéticos que trabajan dentro de una estructura de pares. El segundo se autodetermina como una organización con proyectos a largo plazo y describe a las otras dos organizaciones como organizaciones anarquistas carentes de una estructura u orgánica interna jerarquizada.

los furiosos por definición de principio son anarquistas, en el sentido de que no reconocen la institucionalidad, no se dan una orgánica de votar de elegir, de tener períodos de elección ni nada, no tienen eso, de hecho no tengo idea de como tendrán personalidad jurídica si es que la tienen (Amarilis Horta Bicicultura)

no tenemos una orgánica plana digamos, la idea es de que seamos todas iguales, pero siempre por ejemplo en mi caso hay gente que lleva un poco de más años que yo, que igual entre comillas se impone por el tema de que ya tiene más experiencia, en el fondo los que estamos más a la cabeza son gente ya lleva años pedaleando (Felipe Duran MFC)

hay un movimiento de furiosos ciclistas y hay otros que vienen del movimiento de furiosos ciclistas pero que han constituido organizaciones diversas (Héctor Olivo GORE)

Se comparte una lucha común de inserción del uso y promoción de la bicicleta pero están en desacuerdo en como se logran objetivos compartidos. Las distintas agrupaciones no comparten un consenso unitario en cuanto las estrategias, los conocimientos válidos y como coordinar las distintas acciones a emprender. La visión sobre la temática y su énfasis depende de la agrupación y su particular enfoque de cómo trabajar la materia.

también de las diferentes agrupaciones de ciclistas, o sea nosotros tenemos una visión, Arriba de la Chancha tiene otra, Bicicultura tiene otra (Felipe Duran MFC)

yo creo que en cuanto postura la situación es muy similar, excepto de esa que te digo yo, de cómo lo logramos, como lograrlo una con recursos y la otra en general, teniendo ese tema de los recursos (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

El contar con fuentes estables de apoyo, sea financiero o de patrocinio se justifica en cuanto es una forma para agilizar los procesos internos de trabajo de cada organización y ampliar el espectro de influencia hacia otras áreas, lo que se traduce en un menor desgaste interno y una optimización del tiempo disponible. Lo que permite convertir la temática de uso y promoción de la bicicleta en una de orden primario dentro de la opinión pública, para así insertar

y avanzar en el trabajo hecho hasta ahora y convertirlo en uno más serio, complejo y profundo.

Entonces al final la bicicleta no se ah movido mucho el tema por eso, por que se ha trabajado a un nivel muy básico, de aspiraciones siempre limitado por el tema de recursos (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

queremos tender si a una cosa más fija más permanente más constante con la que podamos trabajar, que no nos haga todos los años trabajar tantos meses postulando, buscando fondos, por que eso ocupa un tiempo increíble y una energía muy grande, en vez de estar programando las actividades, tejiendo redes de participación, que sería mucho más productivo e importante (Amarilis Horta Bicicultura)

La forma de acceder a estos es un punto de discordia entre los dos bloques existentes, la crítica de por que nos se accede a estos se basa en que se ve esta opción de financiamiento como una posible fuente de corrupción y/o avasallamiento por parte de los organismos que lo otorgan, una suerte de perdida de autonomía en cuanto su capacidad de trabajo y crítica frente al sistema de transporte existente. A su vez es necesario que las organizaciones se capaciten de forma adecuada para llevar de forma correcta la contabilidad y los procesos de transparencia de sus activos y aportes recibidos.

O sea, por medio de subvenciones o postular a un fondo, o aliarse con algún organismo del Estado, al tiro ellos, ese es un elemento de crítica para ellos, por que para ellos empieza a ser un tipo de negocio (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

muchas de las agrupaciones, sobre todo las nuevas, o las que se descolgaron de una de las agrupaciones antiguas, en el momento en que accedieron a recursos hicieron muy mal la pega y rindieron muy mal la plata (Cesar Garrido CONASET)

No obstante las agrupaciones en su generalidad han tenido el merito de poner dentro del discurso público el tema de uso y promoción de la bicicleta como una forma alternativa de transporte. Esto se ha generado mediante trabajos con la comunidad, sea charlas, talleres, manifestaciones y la participación de grupos de trabajo. La intervención de la sociedad civil organizada ha significado una mayor velocidad de cambio en las políticas públicas, e incluso sirviendo como un ejemplo que se ha replicado en otras partes del continente.

si los furiosos y los chanchos no hubiesen existido posiblemente nada de lo que esta pasando ahora, hubiese pasado en los ritmos que esta pasando, y esa es una experiencia que nosotros como chilenos exportamos (Cesar Garrido CONASET)

a raíz de esta tremenda explosión de participación y posibilidad que se abrieron con el primer festival de Bicicultura, nosotros seguimos coordinando una mesa de trabajo de ciclistas y finalmente se constituyo Ciclistas Unidos de Chile (Amarilis Horta Bicicultura)

hace más o menos unos 10 años ha nacido de un pequeño grupo de personas que en grandes maneras han sido involucrados en el tema de la bicicleta (Ir Joroen Buis ICE)

Existen una variedad de actividades realizadas por las distintas organizaciones, por nombrar algunas, esta la Ciclorecreovía o cierre de calles dominicales, la cicletada del primer martes de cada mes, el festival de Bicicultura, los talleres itinerantes de mecánica Voltaire.

la Ciclorecreovía los que te va a genera es miles de miles, docenas de miles, si dios quiere cientos de miles, de personas que se van a dar cuenta que la bicicleta es viable, por que todos esos mitos no existen y al mismo tiempo, por lo menos dejan la calles un poco más tranquila los días de semana (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

estamos incorporando recién este año, es el programa rutas a clases (Amarilis Horta Bicicultura)

Nosotros hacemos mecánica, del grupo que hay de mecánica, cuando vamos a eventos, entonces montamos un stand y si vemos a alguien con una bicicleta mala le decimos si la reparamos (Felipe Duran MFC)

Se busca por parte de los actores el habitar espacios y fortalecer la asociatividad.

la líneas de participación ciudadana, lograr asociatividad entre organizaciones ciclistas, por un lado, organizaciones promotoras de otras formas de habitar el espacio urbano (Amarilis Horta Bicicultura)

tratamos de que nuestra masa critica digamos, eh, la gente cache, oh no sabes que hay 500 ciclistas, no algo esta pasando, ahí hay un cambio cachai, de cultura, entonces por eso en el fondo ahora ya se esta tocando mucho el tema, porque aparte del tema actual, también hay un trabajo previo de muchos años atrás (Felipe Duran MFC)

Hoy por hoy se han sumado al trabajo de la mesa del GORE, como también el desarrollar estudios sobre movilidad sostenible, y a programas de desarrollo mundial del uso de la bicicleta en países emergentes

hay una línea de trabajo de un desarrollo de una ley general de la república, de una ley marco, que crea institucionalidad, que usa recursos públicos, que genera políticas de inversión, en donde lo que queremos lograr es que la bicicleta sea considerad un vehiculo prioritario (Amarilis Horta Bicicultura)

nosotros trabajamos tranquilos, no nos interesa hacer grandes volúmenes ni tampoco representar a la masa, cual es la idea de todo, es que tienen que haber estudios hechos en Chile porque nadie hace los estudios (Ricardo Jerez Velosantiago)

El más importante ahora y también, desde del 2002 al 2006, tenemos un programa de 4 años, que fue financiado por el Ministerio de Cooperación Internacional, y ahora el programa que hacemos, que se llama Bicycle Partnership Program, que es más grande trabajamos entre 30 y 50 ciudades en África Asia y America Latina (Ir Joroen Buis ICE)

La debilidad de las distintas iniciativas radica en la ausencia de proyectos claros y con un patrocinio financiero adecuado, lo que les resta consistencia y continuidad como posibles tentativas a largo plazo.

no logran dar consistencia a proyectos que en la teoría son muy buenos, permiten la interacción del ciclismo, en la creación de, ellos patrocinan por ejemplo el uso de ciclovías, el uso de los elementos de seguridad, desincentivan el uso del transporte privado, pero al no haber un apoyo, por parte de organizaciones de mayor peso social, lamentablemente todas estas iniciativas se las termina llevando el viento (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

Como también la persistencia de una cultura de denigrar o deslegitimar las acciones de unos con otros. El nivel de conflictividad llega a un punto cúlmine mediante el cual se produce un sismo entre las agrupaciones, lo que quebrantó las confianzas internas, afectando en última instancia la imagen proyectada

hacia la opinión pública de la labor que se realiza, imagen cuya construcción ha sido de difícil factura y es fácilmente diezmada.

ese tipo de actitud, ese tipo de pelambre, que socavan las organizaciones que denostan a las personas, son pero ultra negativas, son peores que cualquier cosa, es peor que te nieguen un fondo concursable por el cual has trabajado, por que minan el capital confianza, que es lo más frágil, lo más difícil de establecer (Amarilis Horta Bicicultura)

Primer festival de Bicicultura, y resulta ser que no participaban las agrupaciones que son históricas, ni Arriba de la Chancha, ni Furiosos participo, porque tiene diferencias también con la Amarilis, no se parece que hubo un problema ahí de que, según lo que tengo entendido que participaron en un proyecto y los paso a llevar la Amarilis a Arriba de la Chancha y ahí quedo la diferencia y no tienen confianza en ella (Ricardo Jerez Velosantiago)

consideramos que las actividades ciclistas debemos promoverlas, no importa quien las haga. Pero ellos desgraciadamente ellos no tienen esa actitud con nosotros (Amarilis Horta Bicicultura)

igual se maneja un desnivel brutal y dadas las rencillas, las diferencias, que yo soy profesor universitario, que yo soy consultor internacional, que era lo que decía un personaje X , o que tu eres furioso ciclista y no eres funcionario publico, que es lo que me dicen a mi, no se ha logrado construir un piso de trabajo que diga sabes que en realidad, nuestra realidad de verdad es esta, y esto es lo mínimo que queremos (Cesar Garrido CONASET)

El quiebre se debe en gran medida a la existencia de liderazgos fuertes dentro de las organizaciones, lo que ha llevado a la generación de roces entre los distintos grupos que trabaja la temática.

hay miembros que a veces son demasiado influyentes, que tiene esa visión. Y en segundo lugar, de inmediato entran en conflicto con cualquier otra organización, que por otros medios quiera fomentar el uso de la bicicleta. (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

mayoritariamente los conflictos dentro de los furiosos es con, con parte de Cesar Garrido y también conmigo, o sea más con las cabezas más visibles, porque yo igual me pongo un poco de eso porque trato de proteger los intereses del MFC entonces igual como que en alguna gente generó anticuerpos (Felipe Duran MFC)

El principal escollo ha sido la doble militancia –hoy no, ya que el aludido ya no trabaja en CONASET- de personas ligadas a órganos del Estado y cierta agrupación, lo cual ha significado una ingerencia desmedida y parcial a favor de su agrupación en desmedro de las otras cuando estas desean conseguir apoyo gubernamental para sus iniciativas.

en la medida de que el pierde cualquier rol, empieza a torpedear cualquier iniciativa, sea con la bicicleta o no, pero en este caso, con el tema de la bicicleta. Por lo tanto, en resumen, cualquier proyecto que se, que durante los últimos, lo que están en este tema, no se, hace cinco seis años, cualquier proyecto que se quiera hacer entre la sociedad civil y el gobierno, Cesar Garrido está ahí, y eso es garantía de que no va a funcionar, así de simple (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

RECOMENDACIONES CONCLUSIVAS



1.- Financiamiento conciencia y ubicuidad en la planificación.

El modelo de desarrollo tardío al cual Chile se acoplo significo que ciertos fenómenos, como la densificación de padrón automovilístico, la creación de una red vial extensa, el cambio en los estilos de vida de los ciudadanos desde un modelo de ciudad nuclear hacia el patrón de los suburbios, llegan desfasados, lo que implica el tener aplicar métodos distintos para problemas y situaciones que distan mucho de las existentes hoy en el viejo continente. Lo ideal sería generar un collage de medidas provenientes de experiencias consagradas y adecuarlas a las condiciones reales de Santiago.

lo que tienes son pequeñas experiencias buenas en infraestructura, en promoción, en normativa, en procesos culturales, en liderazgos social, que tienes que rescatar de muchas partes (Cesar Garrido CONASET)

decía el tema de estas ciudades en Holanda es súper rescatable pero, como te decía tienen, que empezar de cero, o sea construir la ciudad de nuevo de cero, (Felipe Duran MFC)

es nuestra experiencia de trabajando en muchos países, que ya comprendemos muy bien que no se puede solamente trasladar la solución holandés en una situación, por ejemplo en Chile. Son cosas diferentes (Ir Joroen Buis ICE)

hay que estudiar que es la situación actual, y la situación actual, por ejemplo en términos de planificación del tránsito, se puede decir que aquí es más o menos parecido a Holanda en los años 60's 70's, donde el auto surgió como un modo de transporte de masas (Ir Joroen Buis ICE)

Se hace una evaluación poco favorable del actuar del Estado en materias de uso y promoción, más bien las iniciativas actuales están enfocadas hacia el componente seguridad y la creación de ciclovías. Este último componente es un punto de discordia, ya que no es visto como una solución viable en la medida en que es muy caro –y el proceso de construcción es muy lento- como tampoco se va a poder tener una red que integre toda la ciudad ya que Santiago es una urbe demasiado grande en comparación a otras donde sí se ha podido implementar un sistema como tal.

es una solución a nivel de Estado, encontrar soluciones estructurales, siempre hay una infraestructura que crear, hay que ponerle o tecnología o cemento a cualquier cosa para solucionarlo. Nunca o rara vez, lo que hace el Estado es tratar de cambiar actitudes, conciencias (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

Nuestros países son, tiene muchos menos recursos materiales económicos, y son ciudades más grandes (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

Como cualquier tipo de política pública se deben destinar dineros y recursos necesarios para convertirlas en realidad, los vacíos infraestructurales y operativos existentes se subsanan al momento que estos son acogidos como tales y son abordados con un cierto grado de realidad, lo que conlleva a que se hagan disponibles los medios necesarios para plasmar los distintos proyectos dentro de plazos razonables. Aquí hablamos de infraestructura y el generar una institucionalidad interdisciplinaria dedicada a sistematizar, investigar y coordinar los servicios públicos en el tema de la bicicleta.

hablar de política publica sin presupuesto es... pan, no es circo, es circo para el pueblo, (Cesar Garrido CONASET)

más que proporcionar, al revés, nosotros tenemos que apurarnos con el tema de que los recursos se vayan ocupando en su máxima expresión para la construcción de ciclo rutas. No sacamos nada con promocionar sin la infraestructura (Héctor Olivo GORE)

tendría que haber un equipo interdisciplinario, con fondos asignados para ese tema, trabajando en una mesa y en una oficina, un lugar físico, con todo el material de todos los servicios públicos, para sistematizar esto (Ricardo Jerez Velosantiago)

2.- Posibilidades de praxis, educación, restricción, facilidades.

Como primera entrada se deben conceptualizar campañas educativas de corte universal sobre como debería uno transitar independientemente del modo de transporte que se usa. Con esto se apunta a integrar de forma racional al individuo dentro de los flujos que lo rodean, generar conciencia de cual es el rol que se debe efectuar para estar en sintonía con los otros y optar por una forma de convivencia más generosa en cuanto se cultiva una cultura de conciencia y respeto espacial.

una política de promoción de la bicicleta debería incorporar cosas como es el ámbito educativo (Cesar Garrido CONASET)

no hay un entendimiento del real concepto de la ciclo vía. No solamente involucra un elemento físico, un corredor exclusivo, también involucra y tanto o más importante que el corredor físico es que los demás usuarios conozcan cual es su real función dentro del tránsito en general. Y no ser tan mezquinos (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

Se debe apuntar a reeducar a los conductores de automóviles para que tomen en conciencia sus malos hábitos y los efectos sobre terceros. Una educación en seguridad intrínseca como una toma de conciencia global.

La campaña tiene que ir hacia el automovilista, insisto, ahí esta la mayor medida de seguridad que podamos tener ...no hay una conciencia de los efectos que produce, los efectos que puede producir la velocidad, el drama que puede generar (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

en la medida que logremos que todos entren en sintonía y que todos tengan este switch de la seguridad intrínseca va a ser más fácil que deshojes todos entiendan cual es el rol que le corresponde a cada uno (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

aquí la gran causa de los accidentes son producto de los autos, no del transporte público, con respecto de las bicicletas, las colisiones (Héctor Olivo GORE)

Se deben establecer mayores y mejores mecanismos de fiscalización, donde los conductores de automóviles que infringen la ley sean sancionados de forma adecuada y oportuna.

hay que aplicar la política de la zanahoria y el garrote, es decir hacer una campaña de sensibilización, hacer un llamado de atención, pero también entrar a pasar partes (Héctor Olivo GORE)

tratamos de compararnos con Europa, pero nos llevan como 40 años de ventaja, entonces, y ellos van en el camino contrario, o sea están aplicando multa a los autos que contaminan más, le están quitando espacio a los autos, no están dejando circular autos (Felipe Duran MFC)

Es necesario modificar ciertos aspectos la ley de tránsito, empezando por aclarar el concepto de ciclista, los tipos de preferencias y conductas a seguir en

el tránsito, especialmente a nivel de intersecciones de calles. Persiste la necesidad de insertar cambios en el cuerpo legal para convertirlo en más dinámico y evitar ciertos vacíos legales, otorgando al ciclista la categoría de conductor -esclarecer su figura a nivel procesal- evitando así distintas interpretaciones por parte del poder judicial. Los cambios en la normativa deben ir acompañados de una señalética adecuada y una pacificación del tránsito mediante la vuelta a un menor límite de velocidad máxima en zonas urbanas acompañado con la implementación de barreras físicas que impliquen que los conductores de automóviles no puedan efectivamente sobrepasar este.

ley de tránsito yo creo que también es uno de los cuerpos legales más dinámicos de todos, porque el tránsito es así, el tránsito es dinámico y hay iniciativas que en otros países dan resultados, y que en Chile, a lo mejor, darían excelentes resultados, a lo mejor adaptándolos a nuestra realidad, en ese sentido hay unos vacíos en la ley (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

acá tenemos una legislación bastante buena, que nos da derecho a usar una pista ponte tu, a pesar de que no lo sabemos y no lo operamos, entonces la apuesta ahora es hacer una ley específica, dentro de la ley de tránsito, una normativa muy específica, muy explícita del tema de la bicicleta, (Cesar Garrido CONASET)

pasa por considerar el espacio público, o sea bajar la velocidad de los vehículos a 30 kilómetros, no a 60, esta el tema que ¿...? Son 80 kilómetros por hora, la carga vehicular en el centro, no está la restricción, como igual que se hace en Londres (Ricardo Jerez Velosantiago)

Se debe complementar las iniciativas de corte educacional, que buscan cambiar las conductas de los distintos actores que interactúan en las vías, con políticas que fomenten el uso mediante la apertura de espacios sociales. Una forma efectiva de llevar esto en su primera etapa es mediante actividades de corte recreativo, lo que posibilita que distintos actores participen de estas en un ambiente libre de los peligros propios de la calle y que los acerque de a poco a un uso más constante. Visibilizar la temática dentro de la población como un método viable de transporte mediante la creación de espacios que permitan una aproximación al uso de la bicicleta, lo que crea hábitos, quiebra mitos y genera más adeptos.

la gente va generando cambios de conducta y en la medida que ven posible subirse a la bicicleta, a lo mejor logran ir hacer las compras, algunas compras en el barrio y después se atreven a más distancia, pero eso sería la línea (Marina Soto MINSAL)

uno podría decir que las actividades recreativas no apuntan al tema directamente al tema que nosotros buscamos que es el tema de transporte, pero nosotros sí creemos que esas actividades recreativas ayudan a que el individuo común se suba a la bicicleta y se de cuenta de que entre subirse a una bicicleta y hacer un viaje no hay algo tan complicado (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

el concepto de Ciclorecreovía, estos son viajes que se pueden usar para apoyar a la gente de usar la bicicleta, lo que aquí hace Ciudad Viva con grupos de mujeres, que no saben andar en bicicletas para apoyar a ellos. Hay cosas, ideas, que pienso que van hacer aquí, como rutas a la escuela con los niños guardados con un ciclista que va un adulto que va con ellos. Entonces tienes muchas cosas, y también siempre puede ser promoción (Ir Joroen Buis ICE)

Se debe generar un giro desde una cultura pensada y articulada desde la perspectiva del automóvil, donde se busca el crear más y más espacios para estos, hacia una cultura que busca dar espacios a otros medios de transporte.

Para esto es necesario cambiar el paradigma que actualmente rige, “medios de transporte” el cual está acotado a una esfera restringida netamente motorizada hacia el concepto de “movilidad”, que da cuenta de una esfera más amplia de cómo se mueve la población en distintos ámbitos.

medios de transportes no es como se muevan los vehículos, es como se comporta la movilidad de la población en los distintos ámbitos, pero eso sigue siendo pura teoría en este país (Cesar Garrido CONASET)

no existe la cultura todavía en cuanto a, de los diferentes actores, peatones, automovilistas, ciclistas, no hay una cultura muy radical en el tema de la bicicleta (Felipe Duran MFC)

mientras más densa la ciudad más apropiado es para andar en bicicleta para transporte público etc. (Ir Joroen Buis ICE)

La proyección y tipo de ciudad que se desea construir implica el implementar normas de urbanización y vialidad a largo plazo que incluya a la bicicleta dentro de su diseño. Persiste una cultura del automóvil que privilegia acciones en su beneficio e impide el aplicar una mirada más amplia de lo que es hacer ciudad. El construir más vías, cuyas velocidades son cada vez más rápidas, solo ha traído consigo mayores niveles de congestión y contaminación y restringe el espacio de los otros actores que cohabitan en ellas.

porque la proyección de una ciudad no es a un año, la proyección de una ciudad es o sea, esta ciudad de hoy día, en el fondo es la planificación que se desarrollo no hoy día, sino que hace 10, 15, 20, 30, 40, incluso 50 años atrás (Felipe Mieres IND Regional)

el espacio para el automóvil es casi sagrado. Entonces aquí todavía hay un conflicto por que todavía falta una más amplio visión para la ciudad, queremos ciudad diferente, y este por parte debe incluir un papel menos importante para el automóvil y un papel más importante para el transporte público y andar en bicicleta, los modos de transportes sustentables (Ir Joroen Buis ICE)

se puede ver que en todas partes del mundo, que esta idea de construir más vías para disolver el descongestionamiento solo al final hace la situación peor. Por que esto no estimula a la gente a usar modos de transporte que son muchísimos más eficiente con el uso del espacio (Ir Joroen Buis ICE)

Hay actualmente una ausencia de incentivos sociales que propaguen el uso de la bicicleta entre el público en general, como salida se podría contemplar el traspasar franquicias tributarias a aquellos que si utilizan la bicicleta, como una manera de recompensar los beneficios que esto significa para el sistema de salud pública -ya que son más sanos y por ende un menor costo para el Estado- como al sistema ambiental, ya que no se contaminan. Otra posible medida sería que se potenciara la venta de bicicletas mediante medidas económicas de subsidios para que sean más accesibles al público, a su vez buscar los mecanismos que permitan apoyar económica e institucionalmente a las organizaciones del mundo civil mediante un componente de subvención estatal a proyectos de dichas entidades.

los usuarios de bicicleta lo que están generando es beneficio para el resto y para el sistema, no congestionamos, no contaminamos, somos menos consumidores de los sistemas de salud públicos o privados, eh, no se, una serie, son puras, estamos generando externalidades positivas, pero no estamos recibiendo ni una de vuelta entiendes (Cesar Garrido CONASET)

con políticas públicas, por ejemplo, que permita armar en Chile bicicletas en enormes cantidades, lo que significa abaratar notoriamente el valor comercial que pueda tener una bicicleta (Amarilis Horta Bicicultura)

deberían haber mecanismos de participación muy fuertes y quizás postulaciones a proyectos subvenciones en donde las organizaciones mismas puedan postular. Eso no significa que el Estado no pueda hacer las cosas por sus propios medios y canales....debería haber un fuerte componente de subvención estatal a proyectos de organizaciones ya constituidas (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

Es necesario establecer mínimos estándares de calidad certificada por algún tipo de norma internacional, tanto en el tipo de equipamiento que se debe utilizar por parte de los usuarios, sea casco, reflectantes, calidad de las bicicletas u otros implementos, pero evitando su obligatoriedad que eventualmente actúa como un factor que desincentiva. Se debe optar más bien por recomendar y educar sobre los elementos de seguridad, capacitando a los usuarios de cómo convivir adecuadamente en las vías con los otros medios de transporte.

tema del casco el tema del reflectante, ir viendo que estándares, viendo como el ISO 9000, bueno mira la bicicleta debe cumplir estos requisitos, la persona que circula debe saber estas cosas (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

en la medida en que la gente conozca, que sepa cual es el uso del casco, que sepa cual es el uso adecuado de los elementos retrorreflectantes, van a ser personas que al final van a estar más capacitadas para convivir con los demás medios de transporte (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

la relación entre seguridad y el uso del casco no es muy claro. El mensaje de hacerlo obligatorio es bastante fuerte, está diciendo que esto es peligroso, entonces podíamos obligar el casco al peatón, y esto muestra por qué haríamos esto. La realidad es que el ciclista va mucho menos rápido, que el por ejemplo en moto, por eso no es tan peligrosos como esto. Y tiene muchas posibilidades de ver, tiene mucha más amplia visión de la calle y estos son unos de las ventajas del ciclista que lo puede hacer más seguro (Ir Joroen Buis ICE)

no debió haber hecho obligatorio el uso del casco, eso es un error de la CONASET (Cesar Garrido CONASET)

La implementación de una certificación de calidad de los distintos elementos y accesorios a la par con estándares mundiales aseguraría a los usuarios que los insumos a utilizar son de calidad, con especial énfasis en el componente de protección craneana o casco de seguridad.

las experiencias de intervención dicen que no debe ser obligatorio pero si se debe normar la calidad de los cascos (Cesar Garrido CONASET)

lo que queremos normar es que haya una superficie reflectante mínima que cumpla con una calidad mínima de reflectación, que eso es lo que se necesita, que te vean teóricamente cuando te iluminan. (Cesar Garrido CONASET)

3.- Intersectorialidad, fórmulas para un trabajo concertado.

Es necesario enfocar las campañas hacia un desarrollo integral de los individuos tomando en cuenta las distintas fases de la vida en que se encuentra como los distintos segmentos sociales a los cuales pertenecen. Se debe optar por una estrategia que valla más allá de casos puntuales, que tenga un

carácter de constante en el tiempo -apuntando a resultados en el medio y largo plazo- en donde se permita el confluir de los distintos organismos públicos aportando así a una promoción de corte intersectorial.

también hacer campañas consistentes, campañas no necesariamente televisivas, sino campañas de educación que involucren a todos los elementos del desarrollo social (Luís Ojeda Carabineros de Chile Unidad de Tránsito)

creo es una buena iniciativa, pero me parece que debiese permanecer en el tiempo, tú en la semana cuando lo haces, cuando sales del trabajo a las cinco y media seis ya en el tiempo primavera verano podrían cerrar algunas calles para andar en bicicletas o mejorar la calidad de las ciclovías (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

creo que debiera ser la intersectorialidad, finalmente el impacto de una política pública de fomento al uso de la bicicleta, impacta positivamente en los indicadores de demasiadas instituciones como para que sea un tema de una sola (Cesar Garrido CONASET)

El giro debe ser acompañado de una serie de medidas que le den mayor sustento teórico como técnico, esto se logra en la medida en que se institucionaliza la temática mediante la creación de una “Autoridad Metropolitana de Movilidad”, que coordine las distintas iniciativas en torno a la bicicleta u otros medios de transporte sustentables.

si Transantiago operara como debiera operar, como una autoridad metropolitana de movilidad, sería el espacio donde debiera haber un departamento de transporte no motorizado, o específico de bicicleta, ni siquiera de no motorizado porque los peatones son bastante más complejos (Cesar Garrido CONASET)

cualquier actividad en relación al uso de la bicicleta, es manejo de gestión, gestión pública. Y bueno generar unas políticas, lineamientos políticos al respecto que yo creo que están en crisis todo, (Marina Soto MINSAL)

El disponer de un censo actualizado de número de usuarios -y poder integrar esta información levantada con estudios científicos- permitiría el no depender de modelos y experiencias foráneas que son trasladadas al escenario local, posibilitando una mayor eficiencia en cuanto a la implementación de políticas públicas locales.

No hay una visión al respecto, o sea un registro de números de cómo ha crecido la bicicleta (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

el estudio del primer festival de Bicicultura decía que había que darle un contexto a nivel académico (Ricardo Jerez Velosantiago)

que nosotros hayamos establecido un programa especial de fomento al uso de la bicicleta, en el cual le dijéramos qué cosa debiera hacer el municipio para promover el tema a nivel de política, por ejemplo, hoy día no lo tenemos. Seguramente si tuviésemos ese instrumento sería más fácil llegar a hacer cosas (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

Esta nueva institucionalidad debe trabajar en conjunto con los municipios para así generar las vías oportunas y conectarlas entre sí dentro de una red homogenizada de facilidades que permita a los futuros usuarios un desplazamiento fluido entre las distintas comunas.

quizás no tenemos la coordinación que nos gustaría; pero claro, ellos entienden el tema de la bicicleta desde su perspectiva, o sea, ello se adaptan a las circunstancias y hoy en día tenemos que ellos no construyen ciclovías, construyen pistas recreativas. Digamos nosotros

nunca nos hemos puesto a pensar con ellos qué es una pista recreativa (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

Y la idea es que ellos, presenten como municipios, cada uno por separado, pero que tengan la visión de zona poniendo la construcción de ciclo rutas, de acercar a los trabajadores hacia el centro de Santiago o de desplazarlos hacia otros lugares. (Héctor Olivo GORE)

A su vez se debe considerar a la sociedad civil, ya que cuando esta participa activamente dentro de las instancias de decisiones concernientes al transporte público se evita la lógica imperante de una tecnocracia desasociada de la comunidad que diseña y ejecuta de forma aislada, imponiendo modelos que no cuentan con la venia del público objetivo y por ende tiene mayores posibilidades de fracasar o no ser un cien por ciento efectivas.

en general los temas de transporte han sido históricamente tratados, quizás, entre cuatro paredes entre la entidad de gobierno y más bien los prestadores de servicios de transporte, y no de la comunidad misma (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

Dentro del funcionarios públicos del Estado persiste una percepción de la bicicleta como un elemento cuasi folklórico dentro de la temática transporte/movilidad, dándole un bajo nivel de prioridad como una posible solución a los problemas existentes. Es una mentalidad sesgada por prejuicios que impiden que sea considerada como una alternativa real. Más bien se suele banalizar como un elemento cuasi decorativo al vehículo en si –bicicleta- e infantiliza a sus usuarios.

Yo creo que es, por algunos profesionales del Estado, a proponer que la bicicleta es, no es un transporte sustentable, entonces se ve a la bicicleta como un elemento decorativo, entonces ese es, el tema de la mentalidad, arcaica de algunos profesionales, el no ver una oportunidad en este transporte que es la bicicleta (Héctor Olivo GORE)

nosotros encontramos profesionales que no ven la oportunidad que es la ciclo vía y ver la bicicleta como un transporte. Entonces si uno recorre los sectores rurales, lo sectores populares, entonces hemos visto, ciclistas en este caso trabajadores, transportándose en bicicleta, campesinos, y de sectores populares de la zona poniente, a las diez y media de la noche, usted va ver la cantidad de personas, que vienen del trabajo en bicicleta (Héctor Olivo GORE)

Abogar por un cambio en la percepción de las personas sobre el uso de la bicicleta debe ser el foco central de cualquier política de promoción, especialmente en aquellas con ciertos grados de decisión al momento de implementar políticas públicas. Esta debe llegar de forma universal para ser efectiva, es decir debe crear sensibilidades a nivel de la clase política, dentro de los estamentos de decisiones técnicas y en el público en general, insertando así a los aludidos dentro de la discusión sobre el tipo de ciudad que se quiere -que modelo de movilidad se desea construir- en donde la bicicleta y su uso cumple un papel fundamental.

hay que preparar el campo para que decir si políticamente, es esto (Ricardo Jerez Velosantiago)

lo más importante es que la gente cambie el foco desde lo que es difícil y problemático hacia lo que quieren, que tipo de ciudad quieren, con que futuro sueñan, que es lo que quieren. Y cuando esto es claro, cuando la gente tiene más de una idea, este es el tipo de ciudad que queremos eso puede ir hacia esto (Ir Joroen Buis ICE)

cuando cambia política, cuando cambia la planificación, que hace más segura el uso de la bicicleta, también es más fácil de cambiar el uso de la gente, entonces todo esto va junto (Ir Joroen Buis ICE)

Es necesario hoy un trabajo a nivel local que fusione los distintos esfuerzos desarrollados tanto a nivel de Estado como a nivel de sociedad civil bajo un solo alero metodológico que le de consistencia y constancia. La bicicleta no se va a convertir en una opción viable en la medida en que no existan estudios científicos que la respalden, ni el apoyo gubernamental necesario. Para que la gente empiece a tomar en cuenta la bicicleta los espacios deben ser creados, espacios físicos y mentales.

Ciudad viva, están desarrollando una estrategia de trabajo de desarrollo de diseño urbano para incluir la bicicleta, entonces hay como distintas maneras de hacer lobby de incorporar, de hacer campañas y de sensibilización (Héctor Olivo GORE)

estos grupos de ciclistas tienen mucha fuerza e intenciones de buena manera, pero no es suficiente, me parece que tiene que nacer del gobierno del Estado (Víctor Garrido Federación Chilena de Ciclismo)

4.- Desarrollo e implementación de facilidades, un futuro deseado.

En opinión de los entrevistados las ciclovías no representan una alternativa viable de desarrollo dado su alto costo e imposibilidad de convertirse en una red interconectada.

con ciclovías, por mucho que tú construyas, además cuestan una barbaridad, menos que las calles pero, una brutalidad, yo veo no vamos a llegar a ningún lado (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

Se debe focalizar las acciones para crear las condiciones infraestructurales en ciertos sectores de la ciudad que permitan a un determinado público, específicamente los de menores recursos económicos situados en las comunas del sur y norte de la capital, acceder a estas. Para esto es necesario tener un enfoque social que de se haga cargo de las necesidades reales de los habitantes de las periferias en Santiago.

yo creo que desde la perspectiva de gobierno central y con una mirada social y no se que uno debería haber construido una red súper densa de la zona poniente al centro, que es lo que no se hizo (Cesar Garrido CONASET)

Incorporar dentro del plano regulador exigencias mínimas de vialidad y diseño urbano para favorecer el uso y promoción mediante la incorporación de redes interconectadas de vías para bicicletas.

hoy día en el plan regulador no está como una exigencia la implementación en las comunas de disponer de ciclovías, entonces en que se traduce eso, en que en el fondo tú ya no puedes exigirle a una comuna qué, en términos del estándar que debe cumplir la comuna, que debe disponer de ciclovías (Felipe Mieres IND Regional)

Debe establecerse un criterio unificado para los efectos de construcción e implementación de infraestructura, lo que hace eco de la necesidad de una institucionalidad que abogue por la definición de criterios estándares al

momento de realizar cualquier obra relacionada a la movilidad urbana. Un “Deber Ser” en cuanto la planificación territorial debe primar como eje de las futuras políticas públicas.

transporte opera bajo una nomenclatura, existe un manual de transporte y vialidad que en el fondo define ciertas cosas, esta la ordenanza general de urbanismo y construcción que también define ciertas cosas, y tal vez hay otros servicios que han definido ciertas cosas, esta institucionalidad debiera estar ya homologada en términos de que todos entendamos lo mismo por lo que se entiende una ciclovía, una ciclo banda, etcétera (Felipe Mieres IND Regional)

Toda obra o acción de carácter infraestructural debe estar dentro de un plan de desarrollo global de ciudad, las incursiones parcializadas en respuesta a situaciones puntuales de presión o demanda, solo mantienen un status quo que no logra sobrellevar una condición global que afecta la metrópolis.

para que masivamente la gente opte por la bicicleta como un medio de transporte tiene que ser una solución para toda la ciudad, no puede ser limitado a un pequeño espacio de la ciudad (Amarilis Horta Bicicultura)

Se debe extender la red actual de facilidades para ciclistas y así llegar a niveles que permitan un real desplazamiento dentro de la ciudad, restringiendo a su vez la red vial para automóviles y la capacidad de esta para albergar más vehículos.

no hay que construir más calles sino que hay que achicar las que existen porque es lo mismo que pasa con la dieta de los enfermos cardíacos que tiene las arterias tapadas de grasa, tenis que cambiar la dieta, sino el tipo se va a seguir enfermando por muchos bypass que le pongan, ... aquí no hay un tema de demanda, sino que hay un tema que hay que aumentar la oferta (Cesar Garrido CONASET)

Los conceptos son universales, los detalles son individuales. Entonces el concepto por ejemplo, de hacer una buena jerarquía de las vías, de decir cuando más autos el volumen de los automóviles, más autos más velocidad, más separación necesitan, más necesitas ciclovías. Ya al otro extremo, cuando hay bajos volúmenes y bajas velocidades, puede compartir la calle, esos son conceptos que son universales (Ir Joroen Buis ICE)

cuando los volúmenes y la velocidad de los automóviles son más bajas, puede hacer ciclobandas puede usar uso compartido (Ir Joroen Buis ICE)

Es imperativo que las intervenciones apunten hacia la interconectividad y el multiuso. Se debe emparentar los distintos proyectos para que se complementen entre si, las ciclovías por si solas se convierte en un elemento de escaso valor para los potenciales usuarios en la medida en que estos no van a poder dejar sus vehículos en un lugar seguro una vez en sus destinos finales.

más allá de los estándares que podemos discutir, el tema de poder tener una conectividad de ciclovías es importante y es, quizás, lo que deberíamos buscar en los próximos años (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

como son escasos los recursos, la idea es seguir, y eso lo aprendimos con los holandeses, no podemos construir ciclobandas o ciclovías, sin construir estacionamientos para las bicicletas. Es decir son dos elementos que van juntos, entonces de aquí hasta el 2012, que es la construcción de esta meta de 700km en total, tenemos que construir también estacionamientos para la bicicleta. Es parte de la planificación urbana, que es asumir este concepto y esta visión (Héctor Olivo GORE)

La ausencia de un criterio único al momento de planificar y ejecutar proyectos infraestructurales se debe en gran parte a que son muchas las instituciones que buscan imponer sus prioridades y puntos de vistas sectoriales. Esto se traduce en problemas de convergencia entre distintos tipos de infraestructura que se encuentran proyectadas dentro de la inversión pública en los años venideros.

viene también en el tema infraestructura un plan, el plan maestro se logro validar, de hecho ahora el problema con el plan maestro no es que no este validado sino que es que todos se están peleando quien lo ejecuta y quien le mete mano, porque son hartas lucas, pero eso se traduce en un plan de infraestructura de distinto tipos, facilidades de distintos tipos (Cesar Garrido CONASET)

Persiste una subutilización de la infraestructura existente dado a que hay una red de ciclovías sin interconexiones entre si -cuyos diseños no están homogeneizados- donde persiste una nula o escasa conectividad con el sistema de transporte público y cuyo diseño implica que se pierden espacios peatonales y de esparcimiento en vez de restar espacios al automóvil.

hoy tenemos de infraestructura es una red poco conexas de ciclovías con distintos estándares, que se adaptan más bien a la necesidades de recursos que hubo en su momento (Claudia Rodríguez y Cristian Navas Transantiago – MTT)

Por que nosotros queremos quitarle los espacios, la vialidad al auto, no al transporte público (Héctor Olivo GORE)

yo veo en la practica, es que están subutilizadas las pistas de bicicleta, no voy a reclamar tampoco porque a final de cuenta si se hace una trama bien organizada, se podrían generar buenos viajes, por eficiencia y lo extraño es que dentro del Transantiago no esta contemplado la intermodalidad, no hay intermodo en este momento (Ricardo Jerez Velosantiago)

Epilogo.

Persiste una mentalidad mediante la cual se infantiliza el uso de la bicicleta, relegando a esta a un segundo plano como una de las posibles opciones para resolver los problemas de vialidad existentes en Santiago. Esta actitud solo niega una situación que es de carácter crítico, también demuestra un apego infundado con una ideología anclada en el modelo de una “Modernidad Triunfante” proveniente de la cultura de masas del capitalismo avanzado, donde el uso del automóvil es el principal medio de transporte.

tenemos la mentalidad muy americanista de ver el tema del transporte público más el transporte individual del auto. Ahí no pensamos como países desarrollados de Europa (Héctor Olivo GORE)

Se debe integrar a la malla de transporte público, existente y proyectada, las facilidades necesarias para que se de un acople entre los distintos medios de transporte, lo que obviamente no excluye al automóvil.

tener claro que la bicicleta es un vehículo más, o sea eso es lo primero, de ahí tomar en cuenta la serie de recomendaciones que nosotros...., y tratar de romper ciertos mitos que hay sobre la bicicleta (Felipe Duran MFC)

integración con el sistema de transporte público, o con centros de servicio, la característica que estamos pidiendo en general que tengan, es que sean gratuitos o que el costo sea menor a un pasaje equivalente, porque o si no, no es un incentivo (Cesar Garrido CONASET)

También es necesario crear los espacios dentro de la planificación urbana para que la bicicleta encuentre el propio dentro de la ciudad y no sea un elemento desasociado del contexto en el cual se está inserto, inutilizable e inoperante en la medida que los usuarios se ven restringidos en sus viajes y posibles destinos.

transporte debería ser un ministerio eficiente, que diga, oye, tratemos de invertir lo menos posible, si viendo que autopistas se llenan y carreteras y repavimentando, y démosle más espacio a la bicicleta como un sistema de transporte mucho más eficiente, más racional, y que en definitiva va a ser que los problemas que hoy día tenemos como ministerio de transporte sean mucho menos de los que son hoy (Gonzalo Stierling Ciclorecreovía)

Reconceptualizar la bicicleta como un ente central dentro de la planificación urbana vial es moverse hacia una visión más comprensiva y acorde con las condiciones reales. Es un acto de modernidad en si en cuanto se asume la necesidad de cambiar.

Ser un país con mentalidad de desarrollo, tener una visión de que la bicicleta no es una cosa receptiva sino que es parte de la planificación (Héctor Olivo GORE)

BIBLIOGRAF
BIBLIOGRAFIA



BIBLIOGRAFÍA.

Algarra, José Luis

1991 *Preparación Física para la Bicicleta*. Dorleta S.A.

Allard, Pablo

2008 *Artículo diario La Tercera*. Chile. 30 de marzo.

Amigosdelciclismo.com

S/A *La bicicleta: una medicina sobre ruedas*. Disponible en <http://www.amigosdelciclismo.com/articulos/saludybicicleta/>

Arriba'e la Chancha

S/A *Arriba'e la Chancha en Santiago*. Disponible en: es.geocities.com/depeche_mfc/biblioteca/PedaleaSeguro.pdf

Astudillo Rubio, Gloria y otros

2007 *El Plan Transantiago: una inesperada oportunidad para reducir el sedentarismo*. Revista Digital - Buenos Aires. Año 12, N°113. Disponible en: <http://www.efdeportes.com/>

Bicitekas

2007 *Promoción del uso de la Bicicleta en la Ciudad de México*. Disponible en: www.bicitekas.org

Blanco Ramírez, Julián

S/A *Bicicleta y Ciudad, integración de la bici en la movilidad urbana*. Disponible en: http://www.platabicicordoba.org/Documentos/La_Bicicleta_y_la_Ciudad.pdf

Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAMA)

S/A *Situación de la Región Metropolitana*. Disponible en: http://www.conama.cl/rm/568/article-38308.html#h2_2

Comisión Nacional del Medio Ambiente Región Metropolitana

2005 *Evolución de la calidad del aire en Santiago*. 1997 / 2004. Chile. Disponible en: http://www.sinia.cl/1292/articles-39731_recurso_1.pdf

Comisión Nacional del Medio Ambiente Región Metropolitana

2005 *Actualización del inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos en la Región Metropolitana*. 2005. Chile. Disponible en: http://www.conama.cl/rm/568/articles-41184_Dictuc0InfREInventario.pdf

Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET)

S/A *Programa de Fomento al Uso de la Bicicleta*. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/jsp/pagina.jsp?secc=10&zona=206&ctnd=967

Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET)

S/A *Accidentes 2006*. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/archivos/Accidentes_Bicicletas_2006.pdf

Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET)

S/A *Plan de ciclovías Región Metropolitana*. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/archivos/Catastro_ciclov%EDas_RM.pdf

Coordinadora General de Transporte para Santiago (CGTS)

2003 *Transporte Sustentable y Calidad del Aire para Santiago*. Proyecto del Gobierno de Chile – Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

Federación de Ciclistas Europeos

1998 *Aumentar la seguridad en bicicleta, sin implantar el uso obligatorio del casco para ciclistas.* Disponible en: <http://www.ccub.org/casco-ecf-1.pdf>

Federación de Ciclistas Europeos

1998 *En bicicleta al trabajo: beneficios claros para todos/as.* Disponible en: http://www.sevilla.org/sevillaenbici/contenidos/2-hazlobien/ventajas/en_bicicleta_al_trabajo_benefici.htm

Forester, Jhon

1998 *Ciclismo Eficiente*, Editorial Cuatro Vientos.

Froböse, Ingo

S/A *Cycling and Health.* Compendium, Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln Centre for Health German Sport University, Cologne. Disponible en: http://www.selleroyal.com/news/CyclingAndHealth/big/Cycling&Health_UK.pdf

García, María Isabel

S/A *En el reino de la ciclovia.* Disponible en: <http://www.sevilla.org/sevillaenbici/>

García, Rosa M., García, René G., Pérez, Dianelys y Bonet, Mariano - Instituto Nacional de Higiene, Epidemiología y Microbiología

2001 *Sedentarismo y su relación con la calidad de vida relativa a salud.* En Revista Cubana de Higiene y Epidemiología; V. 45 N.1. Cuba. Disponible en: http://bvs.sld.cu/revistas/hie/vol45_1_07/hie03107.htm

Gardner, Gary

S/A *Cuando las ciudades se toman en serio las bicicletas.* Revista World Watch Edición-Chile. Instituto de Ecología Política. Disponible en <http://www.sevilla.org/sevillaenbici>

Gómez-Vela, María y Sabeh, Eliana Noemí

2001 *Calidad de vida. Evolución del concepto en la investigación y la práctica.* Disponible en: <http://www.usal.es/~inico/investigacion/invesinico/calidad.htm>

Guía Médica Familiar

S/A *Guía médica familiar. Fascículo 9: Deportes.* Disponible en: <http://www.explored.com.ec/GUIA/home.htm>

Hinojosa, Javier

S/A *El uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.* Comité Pro - bici; Disponible en: <http://www.sevilla.org/sevillaenbici/>

Instituto Nacional de Estadísticas (INE)

2008 *Estimaciones de población.* Disponible en: http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/demografia_y_vitales/proyecciones/DatReg/'T8'!CS922

Lake Sagaris – Ciudad Viva

2006 *Integrando viajes en bicicleta en las redes de transporte (Buses, Metro, Trenes) en Santiago, Chile. Planificación Urbana y Desarrollo Comunitario.* Departamento de Planificación, Geografía, Universidad de Toronto.

López Viñaspre, Pablo y otros

S/A *Manual de Educación Física y Deportes.* Editorial Océano.

Medicina 21

2008 *Actividad física: todo son beneficios.* Disponible en:

<http://www.medicina21.com/imprimir.php?id=35>

Ministerio de Interior de España - Dirección General de Tráfico

2001 *CARRIL - BICI: Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructuras, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento de...* Madrid, España.

Ministerio de Planificación y Cooperación (MIDEPLAN)

1998 *Recomendaciones para el diseño del espacio vial urbano (REDEVU II).* Chile. Disponible en:
http://www.sectra.cl/contenido/metodologia/transporte_urbano/manual_recomenda_diseno_vial_urbano www.minvu.cl

Ministerio de Planificación y Cooperación (MIDEPLAN)

2000 *Encuesta CASEN.* Chile.

Ministerio de Salud (MINSAL)

2000 *Plan Nacional de Promoción de Salud Vida Chile.* Chile.

Ministerio de Salud (MINSAL)

2006 *II Encuesta de calidad de vida y salud.* Chile.

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT)

2003 *Manual de señalización del tránsito. Facilidades explícitas para peatones y ciclistas, capítulo 6.* Chile. Disponible en:
http://www.subtrans.cl/subtrans/doc/MANUAL6_facilidadespeatones.pdf

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU)

1984 *Manual de vialidad urbana. Recomendaciones para el diseño de elementos de infraestructura vial urbana.* Chile. Disponible en:
<http://serviu10.minvu.cl/Legislacion%20y%20Normativa/Urbanismo%20y%20Construccion/redevu.htm>

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU)

1992 *Ordenanza general de urbanismo y construcciones.* Chile. Disponible en: <http://www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/8201.pdf>

MORI – DIGEDER

1996 *Encuesta Nacional del Deporte.* Chile.

Observatorio Social Universidad Alberto Hurtado – Instituto Nacional de Deportes (IND)

2007 *Encuesta nacional de hábitos de actividad física y deporte en la población chilena igual o mayor a 18 años.* Informe Final de Resultados. Chile.

Organización Mundial de la Salud

2002 *Informe sobre la salud en el mundo 2002: Reducir los riesgos y promover una vida sana.*

República de Chile

1984 *Ley de Tránsito 18.290.* Chile. Disponible en:
http://www.paginaschile.cl/biblioteca_juridica/ley_transito_de_la%20república_de_chile.htm

República de Chile

1988 *Ley 18.695. Orgánica constitucional de municipalidades.* Chile.

República de Chile

2001 *Ley 19.712 del Deporte.* Chile.

Steer Davies Gleave - PNUD

2007 *Plan de seguimiento del programa de fomento al uso de la bicicleta en las comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa. Informe de parámetros culturales y sociales año 2007.* Chile. Disponible en:

http://www.conaset.cl/cms_conaset/jsp/pagina.jsp?secc=10&zona=206&ctnd=967

Steer Davies Gleave - PNUD

2007 *Plan de seguimiento del programa de fomento al uso de la bicicleta en las comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa. Informe de mediciones de tránsito corregido, invierno 2007.* Chile. Disponible en: http://www.conaset.cl/cms_conaset/jsp/pagina.jsp?secc=10&zona=206&ctnd=967

Terra.org

S/A *Pedalea con una bicicleta de tu talla.* Disponible en: www.terra.org/articulos/art01250.html

Tren Metropolitano de Santiago (Metro)

S/A *Reglamento del Metro de Santiago.* Disponible en: <http://www.metroantiago.cl/reglamento.php>

Winkels, Edwin

2005 *Bicis más seguras.* El periódico.com. Disponible en: <http://www.elperiodico.com/>

Zayas Servín, Alicia

S/A *Ciclismo: disfrutar de sus beneficios sin lesiones.* Disponible en: www.terra.org/articulos/art1250.html

Páginas web de instituciones y organizaciones

www.amicsdelabici.org
www.arribaelachancha.cl
www.ciclocreovia.cl
www.ciudadviva.cl
www.conama.cl
www.conaset.cl
www.furiosos.cl
www.gobiernosantiago.cl
www.metro.cl
www.minsal.cl
www.minvu.cl
www.mop.cl
www.mtt.cl
www.sectra.cl
www.uoct.cl

Otras páginas de Internet

www.biolaster.com
www.el-tratlon.com/ciclismo/cuadroBicicleta.php
www.epe.be/workbooks/tcui/example15.html
www.maxciclismo.com
www.pamplona.net/VerPagina.asp?IdPag=364&Idioma=1
www.terra.org/articulos/art1361.html
www.elperiodico.com

ANEXOS
ANEXOS



Índice	Página
Decálogo para un Ciclismo Eficiente.	93
1.- Lesiones.	94
2.- Seguridad.	95
Síntesis de Etapas Técnicas e Instrumento.	98
I.- Síntesis de Etapas y Técnicas.	99
II.- Principales Actividades de la Primera y Segunda Etapa.	99
1.- Descripción General de las Etapas.	99
2.- Técnicas Aplicadas y Actividades Realizadas.	100
3.- Resultados Generados.	100
III.- Objetivos Específicos de la Técnica.	100
IV.- Descripción de la Técnica.	101
V.- Instrumento.	102
1.- Características Generales del Instrumento Utilizados.	102
2.- Instrumento Utilizado.	103
VI.- Principales Actividades de la Tercera Etapa.	106
1.- Análisis.	106
VII.- Muestra	106
1.- Características de la Muestra.	106
2.- Entrevistas Realizadas.	107
VIII.- Aplicación.	110
Entrevistas.	111
Cesar Garrido; CONSATE.	112
Felipe Duran; Movimiento Furiosos Ciclistas.	128
Jaime Garrido; Federación Chilena de Ciclismo.	140
Felipe Mieres; IND RM.	149
Ricardo Jerez; Velosantiago.	156
Héctor Olivo; Gobierno Regional Metropolitano.	169
Gonzalo Stierling; Ciclorecreovías.	178
Amarilis Horta; Bicultura.	192
Marina Soto MINSAL.	204
Claudia Rodríguez y Cristian Navas; Transantiago – MTT.	210
Luís Ojeda; Carabineros de Chile.	216
Ir Joroen Buis; ICE:.	223

DECALOGO PAR

DECALOGO PARA UN CICLISMO EFICIENTE



Elementos a considerar para un uso Seguro y Saludable de la bicicleta.

Aparte de las recomendaciones de frecuencia existe una serie de otras sugerencias para hacer del uso de la bicicleta una actividad que genere efectos positivos sobre la condición física y la salud de las personas. Se trata de indicaciones orientadas a evitar lesiones, optimizar el uso de la bicicleta mediante recomendaciones posturales y el uso de implementos adecuados, tanto en términos ergonómicos como de seguridad.

1.- Lesiones.

La práctica del ciclismo a nivel urbano, como medio de transporte, deportivo o recreativo, supone muy pocos riesgos de lesiones, con la excepción de caídas que pueden producir heridas, lesiones o fracturas. Sin embargo, existen algunas lesiones propias de la práctica de la bicicleta que se deben tener en cuenta, tales como las que se detallan a continuación, extraídas a partir del trabajo de la doctora Elizabeth Zayas y col.:⁹²

- Lesiones de tipo ortopédicas son las más comunes, seguidas por las de la espina dorsal, el pecho, faciales, abdominales y genitourinarias. Por otro lado, se encuentran las lesiones de piel como heridas y contusiones en las extremidades.
- El ciclista puede padecer también daños escrotales, como cálculos escrotales, quistes epididimales, calcificaciones epididimales, calcificaciones testiculares, hidrocele, varicocele, y microlitiasis.
- Existe en el ciclismo una lesión provocada por la presión externa de la rama motora terminal profunda del nervio cubital, que se puede experimentar después de un paseo interurbano, debido al cambio de la posición del montar la bicicleta y de la forma de los manillares. Especialmente si se monta en declive, porque una gran parte del peso corporal es apoyada por la mano en el borde cubital y provoca daños por alta carga en el canal de Guyón. Como no afecta ninguna fibra sensorial, los pacientes no tienen conocimiento de la compresión del nervio, hasta que se convierte en una lesión más severa.
- También se encuentran tipos de lesiones provocadas por la bicicleta, debido a una posición inadecuada del sillín, produciendo dolor de glúteos, tendinitis del bíceps femoral, dolor lumbar, hormigueo y adormecimiento de manos y muñecas, estos síntomas también se presentan por el tamaño incorrecto del cuadro y/o el manubrio muy bajo.
- Finalmente, otra posibilidad de provocar lesiones, es por defectos anatómicos del ciclista, la hiperlordosis y la hipercifosis pueden traer dolores más intensos cada vez que se practica ciclismo. Si al pedalear el ciclista bascula la pelvis, provoca una desviación lateral de columna, la que se conoce como escoliosis, esta basculación puede ser producida por una extremidad más corta del ciclista.

En síntesis, la práctica de la bicicleta genera beneficios muy importantes para el cuerpo y la mente. Sin embargo, para su práctica segura, el usuario debe tomar ciertas precauciones tales como: circular en estado de alerta, llevar

⁹² Zayas Servín, Alicia y col. **Ciclismo: Disfrutar de sus Beneficios sin Lesiones.**

protección, consultar con frecuencia al médico, realizar mantenimiento periódica a la bicicleta y que ésta sea acorde a su tamaño y dimensión corporal (ergonometría).

A través de la ergonometría y la biomecánica se pueden aplicar criterios para hacer la elección adecuada de la bicicleta que se ajuste a las características personales de cada sujeto; como, por ejemplo, su largo de piernas, tronco y brazos, o por otro lado, sus distintas capacidades físicas (fuerza muscular, resistencia, potencia, flexibilidad). En síntesis, cada persona debe buscar una bicicleta que se adapte a sus características y capacidades físicas, así como también a sus necesidades de uso⁹³.

2.- Seguridad.

Una manera de aproximarse al problema de seguridad que ofrece la bicicleta, es comprendiendo la paradoja que significa el hecho de que siendo un medio de transporte escasamente peligroso, sea considerada, por otro lado, de tan riesgosa conducción. La explicación es que es escasamente peligroso porque no produce daño, y de riesgosa conducción, porque lo recibe. La bicicleta es, junto al peatón y las motos, uno de los medios de transporte más vulnerables.

De hecho, se considera que el mayor obstáculo para un verdadero despegue en el uso de la bicicleta está casi siempre en la falta de seguridad. Por eso, la mejora de la seguridad vial ha de ser un aspecto básico de cualquier estrategia a favor de la bicicleta⁹⁴.

Por ello una serie de medidas son recomendadas para elevar los estándares de seguridad entre quienes usan la bicicleta como medio de transporte, las cuales van desde medidas para hacer más visible al ciclista frente a otros vehículos, hasta el mantenimiento de la bicicleta y la recomendación de distintas conductas viales que se deben considerar.

A.- Elementos para hacerse visible ante otros medios de transporte⁹⁵.

- *Reflectante de luz.* Rojo y el más grande que se encuentre, este tiene que ir recto, nunca hacia arriba o hacia abajo.
- *Luz delantera.* Por ley tiene que ser amarilla o blanca (nunca roja).
- *Luz trasera.* Roja la más potente que se encuentre, la ley de tránsito en Chile dice que tiene que ser fija a la bicicleta, (nunca amarilla o blanca), la mayoría de los ciclistas usa luz roja intermitente.
- *Luz en el costado.* Puede ser roja o amarilla.
- *Chaleco reflectante.* Siempre que se use ropa oscura en la noche debe ser usado.
- *Reflectante en los tobillos.* Cinta color rojo o naranja reflectante.

⁹³ Disponible en: www.terra.org/articulos/art1250.html

⁹⁴ Federación de Ciclistas Europeos. **Aumentar la seguridad en bicicleta, sin implantar el uso obligatorio del casco para ciclistas.** 1998.

⁹⁵ **Arriba'e la Chancha en Santiago.** Disponible en: es.geocities.com/depeche_mfc/biblioteca/PedaleaSeguro.pdf

- *Reflectantes en los rayos.* Para mayor visualización por los costados. Por ley, en Chile la rueda trasera debe tener reflectante rojo, y la rueda delantera reflectante amarillo o blanco.
- *Pedales con reflectantes.* Por ley tienen que ser amarillos o rojos.
- *Timbre.* Por ley debe ser usado, se recomienda el más sonoro

Medidas para proteger al ciclista del sufrimiento de impactos, como rodilleras, coderas, guantes e incluso cascos, son valoradas de manera distinta por diversas instituciones y especialistas.

B.- Mantenimiento de la bicicleta⁹⁶.

- *Neumáticos.* Se recomienda revisar que la presión sea adecuada (60 libras), usar llantas lisas para ciudad y con caluga para cicloturismo.
- *Cadena.* Siempre bien aceitada y la tensión adecuada.
- *Asiento.* Que esté siempre firme.
- *Luces.* Siempre bien limpias y con pilas de repuestos.
- *Manubrio.* Siempre bien apernado.
- *Ruedas.* Siempre bien centradas y que los rayos no estén cortados.
- *Frenos.* Bien ajustados y suaves al apretar.
- *Cambios.* Siempre bien ajustados.
- *Tuercas.* Se recomienda revisarlas todas después de cada viaje para asegurar que estén siempre bien apretadas.
- *Ajuste.* Por norma general se sugiere revisar la bicicleta por lo menos dos veces al año por un mecánico, también se puede limpiar personalmente usando brocha con parafina para sacar la grasa y aceite que se acumula en la cadena.
- *Herramientas de reparo.* Por último, se recomienda portar siempre herramientas básicas de reparación.

C.- Recomendación de conductas de tránsito básicas⁹⁷.

- Informarse de las leyes de Tránsito.
- Respetar las señales del tránsito.
- Hacer las señales al virar.
- Estar alerta:
 - Ante los vehículos que vienen en sentido contrario para virar.
 - Ante los intermitentes.
 - Ante los hoyos o piedras en el camino.
 - Ante las puertas que son abiertas inesperadamente.
 - Los vehículos al virar mueven las ruedas delanteras, por lo que se recomienda fijarse siempre en ellas.
 - Ante lo que pueda pasar en el camino.

D.- Ciclovías.

Finalmente existen también medidas de seguridad que trascienden el ámbito de las prácticas individuales y que son de responsabilidad de las instituciones públicas, como la construcción de ciclovías para la circulación exclusiva de

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ Ibid.

ciclistas, segregados de automóviles y peatones. Se distinguen básicamente dos tipos fundamentales⁹⁸:

- *Ciclovías sobre la calzada.* De las cuales se dice que son la mejor solución, siempre que haya una separación muy visible y notable entre la ciclovía y la pista de automóviles
- *Ciclovías sobre la acera.* De las cuales se piensa que son una de las peores soluciones, ya que con frecuencia falta espacio físico para separar con garantías a ciclistas de peatones.

⁹⁸ El periódico.com. **Bicis más seguras.** 3 de julio de 2005. Disponible en: <http://www.elperiodico.com>

SINTESIS DE ET,

SINTESIS DE ETAPAS TECNICAS E INSTRUMENTOS



I.- SÍNTESIS DE ETAPAS Y TÉCNICAS.

Como ya se ha señalado, la investigación se realizada se articula en tres etapas sucesivas y complementarias.

ETAPA	RESULTADOS	TÉCNICA
Primera Etapa: Recolección de antecedentes.	<ul style="list-style-type: none"> • Marco referencial del estudio. • Identificación de experiencias exitosas respecto al uso de la bicicleta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión de fuentes secundarias nacionales e internacionales. • Sondeo e identificación de actores en el escenario local.
Segunda Etapa: Elaboración y aplicación del instrumento	<ul style="list-style-type: none"> • Sistematización de las fuentes claves, que contribuyan al diseño del instrumento que permitan contextualizar el problema, elaborar las dimensiones y preguntas • Aplicación de instrumento, transcripción de los datos recopilados 	<ul style="list-style-type: none"> • Realización de entrevistas a informantes claves vinculados al uso de la bicicleta. • Digitación de entrevistas a fuentes claves, transcritas con un grado de edición.
Tercera Etapa: Análisis y validación de los datos.	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis final de las principales características de los usuarios y del uso de la bicicleta. • Sistematización de las propuestas de organizaciones vinculadas al tema. • Determinación de las políticas públicas asociadas a la promoción del uso de la bicicleta. • Comparación de las políticas públicas de promoción de la bicicleta con experiencias internacionales exitosas. • Propuestas para el desarrollo de líneas institucionales 	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis integrado de los resultados mediante técnicas de análisis de contenidos.

II.- PRINCIPALES ACTIVIDADES DE LA PRIMERA Y SEGUNDA ETAPA.

1.- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ETAPAS.

En la primera fase se realizó una revisión exhaustiva de la bibliografía nacional e internacional sobre el uso de la bicicleta, con el objetivo de establecer un marco conceptual referencial, que permitiera identificar variables de interés (factibles de ser utilizadas en la generación de taxonomías de usuarios), conocer experiencias exitosas al respecto, y elaborar el cuestionario a ser utilizados en la entrevista a representantes de instituciones gubernamentales como de la sociedad civil del Gran Santiago. De manera complementaria, se desarrolló una primera consulta a informantes claves provenientes de diversos ámbitos vinculados a la temática de estudio.

Esta primera aproximación fue de carácter informal, no hubo registro electromagnéticos de por medio, más bien consistió en sondear el contexto local, identificar organismos y organizaciones vinculadas al tema de posible interés para el estudio.

En la segunda etapa se llevó a cabo las entrevistas a distintos representantes, tanto de instituciones gubernamentales como de diversos organismos de la sociedad civil cuyo ámbito de acción esté relacionado con el uso y promoción de la bicicleta en sus diversas facetas. Terminada la fase a informantes claves, se transcribe las entrevistas bajo un formato único de edición, evitando coloquialismos propios del chileno.

2.- TÉCNICAS APLICADAS Y ACTIVIDADES REALIZADAS.

- Revisión de fuentes secundarias nacionales e internacionales, sobre temáticas vinculadas al objeto de estudio, entre los cuales pueden destacarse, la salud, el sedentarismo, el uso saludable de la bicicleta, el perfil de los usuarios de bicicleta, los beneficios del uso de la bicicleta, experiencias nacionales e internacionales, políticas públicas asociadas al uso de la bicicleta, etc.
- Generación de una pauta de entrevista a informantes claves,
- Realización y transcripción de 13 entrevistas abiertas a informantes clave vinculados al uso de la bicicleta desde ámbitos como el de la salud, la academia, el deporte, las organizaciones que trabajan la temática y el mundo público.

3.- RESULTADOS GENERADOS.

- Marco teórico y referencial de la investigación, que sustenta las decisiones metodológicas, y considera la sistematización de experiencias exitosas respecto al uso de la bicicleta.
- Transcripción editada de las entrevistas realizadas, en formato único. Identificando la función, cargo, profesión, edad e institución a la cual pertenecen, datos de los contactos.

III.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA TÉCNICA.

Si bien en el capítulo sobre la metodología se encuentran detallados los objetivos del estudio, se ha optado reiterar los objetivos que se vinculan a la técnica aplicada. De esta forma, a partir de los objetivos específicos de la investigación, pueden destacarse aquellos vinculados a la realización de entrevistas a informantes clave, los que se detallan a continuación:

- Identificar las necesidades, sugerencias y demandas de los usuarios de bicicletas.
- Sistematizar los programas de promoción de uso de la bicicleta y las demandas de las organizaciones de la sociedad civil del Gran Santiago vinculadas al tema.

- Incorporar la visión de especialistas del mundo de la salud, el ciclismo y el deporte en relación al uso de la bicicleta como una práctica deportiva y saludable.
- Determinar las políticas públicas asociadas a la promoción del uso de la bicicleta en el Gran Santiago y la intencionalidad futura al respecto.
- Comparar las experiencias de promoción de la bicicleta en el Gran Santiago, con experiencias internacionales y nacionales exitosas de uso de la bicicleta en la ciudad.
- Proponer posibles líneas de acción institucionales que incorporen el uso de la bicicleta como una práctica deportivo-saludable, ligada a hábitos de vida activa.

IV.- DESCRIPCIÓN DE LA TÉCNICA.

La técnica definida para la segunda fase del estudio corresponde a la aplicación de entrevistas en profundidad a informantes clave de diversos ámbitos, como el de la salud, la actividad física y el deporte, las políticas públicas y las organizaciones de ciclistas urbanos. La entrevista en profundidad es una técnica que se traduce en una práctica conversacional entre un entrevistador y una persona entrevistada, la cual se apoya en la empatía lograda entre ambos sujetos en la comunicación. Se emplea para recopilar información ligada a la subjetividad de los actores e información focalizada en temas o tópicos.

En general, se basa en una pauta o estructura temática, a partir de la cual se organiza la conversación entre el entrevistador y el informante, cuidando siempre de emplear una actitud “no directiva” para su aplicación y concediendo al entrevistado la libertad de responder las preguntas que se le plantean, derivadas del tema de investigación.

El propósito de esta técnica es acceder a la naturaleza de las realidades socioculturales, desde la perspectiva de las categorías sobre las que los actores que la conforman construyen sus discursos; por lo que resulta de vital importancia identificar tanto lo que los sujetos dicen, como desde donde lo dicen, es decir, desde que lugar de la realidad social configuran, articulan y exteriorizan sus discursos.

Para el registro de las entrevistas, se graba el audio de cada sesión de aplicación para luego ser transcritas con un bajo grado de edición, pues se busca la literalidad del discurso.

V.- INSTRUMENTO.

1.- CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL INSTRUMENTO UTILIZADO.

El instrumento utilizado para la realización de las entrevistas a los informantes claves, correspondió a una pauta de conversación, que fue elaborada considerando la información secundaria sistematizada a partir de la consulta de fuentes bibliográficas.

Dada la bastedad del tema y la diversidad de perfiles de los informantes claves, se confeccionó una pauta que comprendió el desarrollo de tres secciones:

- *Identificación del entrevistado.*
- *Pauta común*, referida a la visión general sobre el uso de bicicleta en el Gran Santiago, los cambios más importantes ocurridos en últimos años, la identificación y caracterización de tipos de uso y usuarios, los beneficios del uso, las dificultades para el uso, la existencia de una agenda de trabajo en torno a la temática, las necesidades y las demandas, las características de una política de promoción de uso de la bicicleta, y la identificación de experiencias y actores relevantes.
- *Pauta de profundización por áreas*, que incluyó cinco áreas temáticas diferentes: políticas públicas, sociedad civil organizada, infraestructura, aspectos técnicos y de salud y solicitud de datos (documentos de estudio, material de difusión, mapas, etc.).

Cabe señalar, que la pauta no fue aplicada a ningún entrevistado en su totalidad; solo se aplicó a todos la parte de identificación y la parte común, las demás secciones fueron utilizadas discriminando de acuerdo a los aspectos que se deseaba profundizar con cada persona (profundización por áreas).

2.- INSTRUMENTO UTILIZADO.

En las páginas siguientes se presenta la pauta temática utilizada en la aplicación de las entrevistas en profundidad.

PAUTA DE ENTREVISTA A INFORMANTES CLAVES

I.- IDENTIFICACIÓN DEL ENTREVISTADO.

NOMBRE	
INSTITUCIÓN U ORGANIZACIÓN	
CARGO (SI CORRESPONDE)	
PROFESIÓN U OCUPACIÓN	
TELÉFONO	
CORREO ELECTRÓNICO	

II.- PAUTA COMÚN.

- Visión general sobre el uso de bicicleta en el Gran Santiago. Análisis histórico.
- En ese escenario, ¿cuáles serían los efectos introducidos por el Transantiago en relación al uso de la bicicleta? (¿sabe usted si existen estudios?).
- Y en general, ¿cuáles han sido los cambios más relevantes que han ocurrido en torno al uso de la bicicleta en los últimos años?.
- Identificación y caracterización de tipos de uso y perfiles de usuarios (recreativo, funcional, deportivo, asociado a comunidades identitarias, etc.).
- ¿Cuáles diría usted que son los beneficios más importantes asociados al uso de la bicicleta? (indagar en calidad de vida, mejora de capacidad física, salud, ecología, sociabilidad, etc.).
- Particularmente, ¿cómo trabajan ustedes con respecto al uso de la bicicleta?.
- ¿Existe alguna agenda o proyección a futuro en el trabajo que ustedes realizan?.
- Identificación de las mayores dificultades para el uso de la bicicleta en el Gran Santiago (en las dimensiones recreativas, funcionales, deportivas, etc.).
- Identificación de necesidades desde la perspectiva infraestructural, vial, económica, seguridad, etc.. ¿A qué debiera propender la ciudad en relación al uso de la bicicleta?.
- ¿Cuáles son las demandas desde los usuarios de bicicletas que a ustedes más les ha tocado ver?.
- ¿Cuáles cree usted que debieran ser las características más relevantes de una política de promoción de uso de la bicicleta?, ¿qué actores debieran participar en ella?, ¿quién debiera coordinar esta política?.
- Identificación de experiencias interesantes a nivel nacional e internacional.
- En general, ¿qué actores relevantes existen hoy que generen conocimientos y/o acciones en torno al uso de la bicicleta?.
- ¿Qué tipo de conocimientos son los que hoy se deben generar en torno al uso de la bicicleta?.

III.- PAUTA DE PROFUNDIZACIÓN POR ÁREAS.

Estas secciones permiten profundizar la pauta común, considerando el ámbito de acción específico y los saberes de cada informante clave. Fue aplicada de acuerdo al perfil del entrevistado, por lo que se debió discriminar qué es o no es relevante de profundizar.

1.- POLÍTICAS PÚBLICAS.

- ¿En términos generales, cuál es el rol que le cabe al Estado en la materia? ¿existen planes nacionales?.

- ¿Cuáles son las instituciones del Estado implicadas en el tema? (definir ámbitos de acción y qué están haciendo actualmente).
- ¿Cuál es el rol específico que le cabe a la institución que usted representa en relación al uso de la bicicleta y que se encuentra haciendo actualmente?.
- ¿Cómo se proyectan a futuro?.
- Conocimiento de trabajo intersectorial en relación al uso de la bicicleta? (tanto desde el Estado como desde su institución).
- Rol que desde el Estado se atribuye a los gobiernos locales en el Gran Santiago, y experiencias de contacto con ellos.
- Rol que desde el Estado se atribuye a las organizaciones ligadas a la bicicleta y experiencias de contacto con ellas.

2.- SOCIEDAD CIVIL ORGANIZADA.

- ¿Cuáles son las características de la organización que usted representa (perspectiva histórica, función, estructura, funcionamiento, recursos, dirigencia, etc).
- ¿Qué tipo de actividades realizan?.
- ¿Cuánta gente participa en su organización? (representatividad y convocatoria).
- ¿Qué otro tipos de organizaciones de la sociedad civil relacionadas con el uso de la bicicleta existen en la actualidad?, ¿existe coordinación entre ellas?.
- Rol que le atribuye al Estado y desarrollo de acciones conjuntas.
- Experiencias con gobiernos locales.
- Experiencias con sectores privados.
- Evaluación de políticas públicas (promoción, infraestructura vial, etc.).
- Evaluación de las condiciones existentes para el uso de la bicicleta en el Gran Santiago.
- Reivindicaciones y demandas (identificar las más importantes).
- Sugerencias para el accionar del Estado en la materia.

3.- INFRAESTRUCTURA.

- ¿Cuál es el rol de su institución en relación a la infraestructura y el desarrollo vial destinado al uso de la bicicleta en el Gran Santiago?.
- ¿Qué tipo de infraestructura específica, relacionada al uso de la bicicleta, es la que actualmente existe en el Gran Santiago, y cual es su opinión de ella?.
- ¿Qué tipo de Infraestructura debiera existir?.
- ¿Qué se encuentra planificado implementar a futuro? (instituciones responsables, fechas, proveniencia de los recursos, etc.).
- ¿Existen datos sobre el uso de la infraestructura existente?.
- Respecto del tema de las ciclovías, ¿de quién es responsabilidad diseñarlas, implementarlas y mantenerlas?.
- ¿Existe un mapa de ciclovías de la Región Metropolitana?.
- Opiniones sobre las condiciones de seguridad vial de los usuarios de bicicleta en el Gran Santiago.

4.- ASPECTOS TÉCNICOS Y DE SALUD.

- ¿Qué ítems incluiría usted en la elaboración de estándares técnicos de uso de la bicicleta? (indagar sobre uso saludable, uso seguro, uso destinado a generar efectos en la condición física, otras dimensiones).
- Desde la experiencia que han desarrollado, ¿cuáles son las buenas y malas prácticas que se registran en las personas que andan en bicicleta?
- ¿Cuándo se considera que el uso de la bicicleta genera efectos positivos sobre la condición física de las personas?.
- ¿Conoce usted de la existencia de estudios y mediciones técnicas sobre el uso de la bicicleta en usuarios no deportivos?.

- Pensando en el uso más cotidiano de la bicicleta, ¿cuáles debieran ser las características de él para ser considerado como saludable?.
- ¿Qué tipo de beneficios y problemas para la salud puede generar el uso de la bicicleta en las personas que la usan?.

5.- SOLICITUD DE DATOS.

- Estudios e investigaciones de interés.
- Datos de infraestructura.
- Datos y estadísticas disponibles: uso, perfiles, accidentes, etc.
- Folletos, revistas, trípticos promocionales, etc.

VI.- PRINCIPALES ACTIVIDADES DE LA TERCERA ETAPA.

1.- ANÁLISIS.

Como se ha señalado, las entrevistas fueron grabadas y posteriormente se procedió a transcribirlas, resguardando su literalidad. En la tercera etapa de la investigación se realizó el análisis cualitativo de las entrevistas, a partir de un proceso de interpretación gradual, a través de la comprensión de cada entrevista en profundidad, entendiendo que esta información proviene del mundo de la vida de los propios actores, lugar donde se crean y modifican esquemas, constructos y desarrollos teóricos, que permitirán el análisis final y la triangulación de la información.

Las entrevistas fueron utilizadas para recoger el conocimiento de las personas consultadas en su calidad de informantes expertos en diversos ámbitos relacionados al uso de la bicicleta. Por lo que el producto del análisis refleja la sistematización de dicha información, en la formulación de estándares en las distintas áreas de interés. Además, el análisis considera que se trata del discurso de actores comprometidos en un fenómeno social complejo que los vincula y, en ocasiones, los opone, por lo que también se plasma ese escenario social, en el cual surge la especificidad discursiva.

En términos concretos pueden identificarse los siguientes procedimientos para trabajar la información generada mediante las entrevistas en profundidad:

- A partir del registro auditivo de las entrevistas, y luego de su transcripción, éstas son analizadas según la estructura temática de los objetivos específicos de la investigación, los cuales están comprendidos en la pauta de entrevista, y constituyen la primera rejilla de análisis, que permite ordenar los diversos tópicos discursivos.
- En el análisis se integraron distintos aspectos de lo dicho por los hablantes, buscando hacer emerger tanto el contenido de sus discursos, como el lugar desde donde estos son enunciados; para ello, se tomó en consideración tanto la factualidad o verosimilitud de cada discurso, así como la construcción simbólica semántica de los mismos, independientemente de su verosimilitud. Por último, se tuvo en cuenta la necesidad de hacer surgir los aspectos no verbalizados del discurso, pero que, sin embargo, se encuentran implícitos en la organización de lo dicho.
- A través de este análisis se construye un producto que consiste en una monografía de carácter interpretativo, apoyada de citas extractadas de lo dicho por los distintos informantes.

VII.- MUESTRA.

1.- CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA.

El tipo de muestra cualitativa es estructural, entendida como la selección de participantes que busca representar (por saturación discursiva) el conjunto de relaciones que se investigan. En este contexto, el tipo de diseño cualitativo es

abierto o emergente, lo que significa que es susceptible de experimentar modificaciones en el trabajo de campo.

En este caso, se decidió entrevistar a 13 personas relacionadas con diversos aspectos relativos al uso de la bicicleta, buscando informantes que permitieran una aproximación hacia las políticas públicas del Estado en la materia; las experiencias y demandas de las organizaciones de la sociedad civil que promueven el uso de la bicicleta; el desarrollo infraestructural asociado al ciclismo urbano en el Gran Santiago; y los aspectos técnicos relacionados al uso seguro y saludable de este medio de transporte.

2.- ENTREVISTAS REALIZADAS.

A continuación se presenta la síntesis de las 13 entrevistas realizadas a informantes clave.

FECHA	23 de marzo de 2008.
DURACIÓN	85 minutos.
ORGANIZACIÓN	Comisión Nacional del Tránsito (CONASET).
ENTREVISTADO	César Garrido.
SEXO	Hombre.
EDAD	31 años.
PROFESIÓN	Ingeniero ambiental.
CARGO	Área de gestión de modos no motorizados.
TIEMPO EN EL CARGO	5 años.

FECHA	25 de marzo de 2008.
DURACIÓN	45 minutos.
ORGANIZACIÓN	Federación Ciclista de Chile.
ENTREVISTADO	Víctor Garrido.
SEXO	Hombre.
EDAD	37 años.
PROFESIÓN	Profesor de educación física, técnico de ciclismo.
CARGO	Gerente técnico de la federación.
TIEMPO EN EL CARGO	2 años.

FECHA	27 de marzo de 2008.
DURACIÓN	60 minutos.
ORGANIZACIÓN	Universidad Diego Portales (UDP), Velosantiago.
ENTREVISTADO	Ricardo Jerez.
SEXO	Hombre.
EDAD	43 años.
PROFESIÓN	Ingeniero civil.
CARGO	Académico UDP y Director Velosantiago.
TIEMPO EN EL CARGO	1 año.

FECHA	28 de marzo de 2008.
DURACIÓN	55 minutos.
ORGANIZACIÓN	Ministerio de Salud (MINSAL).
ENTREVISTADO	Marina Soto.

SEXO	Mujer.
EDAD	56 años (aproximación).
PROFESIÓN	Enfermera universitaria
CARGO	Encargada departamento de promoción de salud y participación ciudadana.
TIEMPO EN EL CARGO	4 años.

FECHA	29 de marzo de 2008.
DURACIÓN	95 minutos.
ORGANIZACIÓN	Bicicultura.
ENTREVISTADO	Amarilis Horta.
SEXO	Mujer.
EDAD	51 años.
PROFESIÓN	Profesora de estética.
CARGO	Directora.
TIEMPO EN EL CARGO	2 años.

FECHA	01 de abril de 2008.
DURACIÓN	45 minutos.
ORGANIZACIÓN	Movimiento Furiosos Ciclistas (M.F.C.).
ENTREVISTADO	Felipe Durán.
SEXO	Hombre.
EDAD	S/I
PROFESIÓN	S/I
CARGO	Vocero del movimiento.
TIEMPO EN EL CARGO	S/I

FECHA	02 de abril de 2008.
DURACIÓN	110 minutos.
ORGANIZACIÓN	Ciclo recreovía. (GEOMAS)
ENTREVISTADO	Gonzalo Stierling.
SEXO	Hombre.
EDAD	36 años.
PROFESIÓN	Geógrafo.
CARGO	Director.
TIEMPO EN EL CARGO	2 años.

FECHA	04 de abril de 2008.
DURACIÓN	50 minutos.
ORGANIZACIÓN	Chiledeportes.
ENTREVISTADO	Felipe Mieres.
SEXO	Hombre.
EDAD	S/I
PROFESIÓN	Arquitecto.
CARGO	Jefe de planificación IND RM.
TIEMPO EN EL CARGO	S/I

FECHA	09 de abril de 2008.
DURACIÓN	45 minutos.
ORGANIZACIÓN	Coordinadora General de Transporte para Santiago, Transantiago.
ENTREVISTADO	Claudia Rodríguez.

SEXO	Mujer.
EDAD	28 años.
PROFESIÓN	Arquitecta.
CARGO	Arquitecta área de gestión urbana Transantiago.
TIEMPO EN EL CARGO	2 años.

FECHA	09 de abril de 2008.
DURACIÓN	45 minutos.
ORGANIZACIÓN	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
ENTREVISTADO	Cristian Navas.
SEXO	Hombre.
EDAD	30 años.
PROFESIÓN	Ingeniero civil.
CARGO	Asesor en gestión de tránsito, modos no motorizados y desarrollo urbano.
TIEMPO EN EL CARGO	3 años.

FECHA	9 abril 2008.
DURACIÓN	45 minutos.
ORGANIZACIÓN	Carabineros de Chile.
ENTREVISTADO	Capitán José Luis Ojeda.
SEXO	Hombre.
EDAD	36 años.
PROFESIÓN	Ingeniero en tránsito.
CARGO	Capitán departamento de tránsito y carreteras.
TIEMPO EN EL CARGO	6 años.

FECHA	14 de abril de 2008.
DURACIÓN	55 minutos.
ORGANIZACIÓN	Gobierno Regional Metropolitano.
ENTREVISTADO	Héctor Olivo.
SEXO	Hombre.
EDAD	49 años.
PROFESIÓN	Ingeniero civil químico.
CARGO	Departamento de desarrollo y gestión ambiental.
TIEMPO EN EL CARGO	2 años.

FECHA	18 de julio de 2008.
DURACIÓN	45 minutos.
ORGANIZACIÓN	I.C.E (Interface for Cycling Expertice)
ENTREVISTADO	Ir Joroen Buis
SEXO	Hombre.
EDAD	45 años.
PROFESIÓN	Ingeniero civil, especialista en planificación de tránsito y transporte.
CARGO	Consultor.
TIEMPO EN EL CARGO	11 años.

VIII.- APLICACIÓN.

Como se puede ver en las tablas anteriores, las 13 entrevistas fueron aplicadas en fechas comprendidas entre el 23 de marzo y el 18 de julio del año 2008, teniendo una duración promedio de 60 minutos, con un mínimo de 45 y un máximo de 110 minutos.

Las entrevistas fueron en las respectivas dependencias de trabajo de los entrevistados, salvo las entrevistas realizadas a Felipe Durán, del Movimiento de Furiosos Ciclistas, que fue llevada a cabo en un lugar público, a petición del entrevistado y a Ir Joroen Buis cuya entrevista se realizó en las dependencias de Ciudad Viva en el barrio de Bellavista.

Por otra parte, 11 de las 13 entrevistas fueron realizadas individualmente a los informantes consultados. Solo la entrevista hecha a Claudia Rodríguez y Cristián Navas (Transantiago y Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, respectivamente) se desarrolló en forma conjunta en dependencias del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

ENTREVISTAS

ENTREVISTAS



Cesar Garrido; CONASET

Bueno como primera pregunta me gustaría saber como la visión general sobre el uso de la bicicleta en el gran Santiago, o un análisis más bien histórico desde la CONASET

a ver, el tema de la bicicleta a tenido una evolución bastante lenta desde los años que existen datos, que es como del año 91 a la fecha, ya, entre el 91 y el 2001, en esos diez años no hubieron acciones específicas de parte del gobierno en ninguna área, y el numero de viajes se duplicó, lo que implica una tasa de crecimiento bastante baja, porque finalmente si tu lo comparas con los otros modos de transporte lo que pasaba era que el uso del auto se triplicó, o el uso de los, o los viajes en micro también se aumentaron bastante más que los en bicicleta, eh a partir del año 2001, en especial a partir del 2003 lo que ocurre es que, que es cuando además la institucionalidad toma el tema de la CONASET, toma el tema de la bicicleta, y se comienzan a desarrollar proyectos bastante pequeños pero bien, bien, bien focalizados, eh lo que se hace es desarrollar estudios específicos que permitan de verdad cuantificar que era lo que pasaba con los ciclistas en, a esa fecha, sin ningún tipo de intervención y lo que se ha hecho posterior a eso es hacer un seguimiento que ha pasado con el numero de viajes, el numero de ciclistas y perfil de ellos, a partir de esa intervención, desde esa parte activa tanto a nivel local del área estudio como del gran santiago, que hasta ahí lo podemos proyectar, pero también con datos nacionales, lo que un percibe y, o sea y es un hecho de la causa es que el numero de usuarios ha crecido drásticamente a un promedio de un 15% anual en el gran santiago, y eh, y el tema de la CONASET que es el tema de la seguridad de transito, es súper positivo el balance ya que el numero de muertos se ha reducido, por lo tanto la tasa cayo drásticamente, la, el gran temor que había en la CONASET era que a un incremento en el numero de usuarios, el numero de muertos se incrementaba, porque la CONASET lo evalúan por numero de muertos no por tasa, es bien malo el indicador, eh, y con todos los indicadores de muertos pasa o sea finalmente hay más viajes en auto, hay más muertos en auto, o en accidentes vinculados a un auto particular, hay menos viajes en Transantiago, hay menos muertos en, vinculado al transporte publico, hay más viajes en bicicleta y hay menos muertos en bicicleta, entonces desde la perspectiva de la CONASET si bien es... se cumplió el objetivo finalmente, si para la CONASET tampoco tiene mucho más objetivo que, que se reduzcan los muertos, finalmente que hayan más ciclovías o más ciclistas no es tema, es que hayan menos muertos, entonces hay una mixtura y... pero la evaluación es bastante positiva en términos generales.

Ya, ¿y cuales han sido los efectos, así netos que ha causado la introducción del Transantiago en relación al uso de la bicicleta?

Ocurrieron dos cosas, o la misma cosa en dos etapas distintas, el primer invierno, o sea desde el 14 de febrero del no, desde el 10 de febrero del 2007 hasta julio del 2007, incluso agosto, el número de usuarios de bicicleta se incremento drásticamente, sin embargo a primavera, cuando ¿...? Septiembre, octubre, noviembre cuando el Transantiago ya comenzó a estabilizarse, se volvió a estabilizar el crecimiento, finalmente los, la gente que no sabia como movilizarse en el Transantiago, no tenia tarjeta Bip, o que no se acostumbraba a los recorridos, al cambio de recorridos, se movilizó de otras maneras, tanto en auto, como en bicicleta, como quizás en que más, sin embargo a partir de septiembre se volvió a estabilizar, y volvió a la tasa de crecimiento que venia sosteniendo desde el año 2003, o sea la primera parte fue, tuvo un impacto pero que fue solo por eso, por el tema de adaptación.

Existe, yo, vimos un estudio que salio reciente el...

Que no, no esta correcto, no esta publicado todavía ese estudio.

Ya, pero yo lo he visto, lo baje de la pagina...

También lo bajaste del transan... es ¿...? Davis Gleave

Ese.

Esa consultora trabaja para nosotros.

Ya, ¿y ese estudio que, que apunta o cuales son las indicadores principales que salen desde ahí hasta ahora?

Confirma la tendencia básicamente es eso, confirma la tendencia que tenemos del año 2005 a la fecha, nosotros lo que hicimos fue eh con la fundación futuro una línea base el año 2003, 2003, 2004, ya, antes de las intervenciones, 2005, 2006, 2007, medimos con Steer Davis el impacto en flujo básicamente y en perfil de usuarios, o sea unja cosa era saber cuantos más o cuanto menos, y más, menos quienes eran, perfiles socioeconómicos, genero, eh... y los resultados de eso son de que la población de mujeres que se mueve en bicicleta se ha incrementado bastante, siguen siendo menos del 20% pero pasaron del 6 al 12, por lo tanto es, o sea finalmente el numero de mujeres que se mueve en bicicleta se duplico en tres años, eh, los sectores donde más ves mujeres pedaleando son los sectores providencia y el barrio alto, por un tema de sensación de seguridad, tenemos referencias con respecto a los temores, o los motivos por los cuales la gente no se moviliza en bicicleta, que se han ido manteniendo, ya no tienen que ver por ejemplo con la carencia de infraestructura, ni con el miedo a los accidentes, tiene que ver con temas de capacidad física o con desconocimiento de su capacidad física, eh, tenemos información también de más, menos, desde que medios han emigrado hacia la bicicleta, de hecho ahí hay un error con el estudio, por lo que salio publicado en los diarios, porque de los encuestados, de los 5000 encuestados en esa oportunidad, la mitad antes usaba micro, no quiere decir que la mitad de los nuevos ciclistas se hayan bajado de la micro, ¿se entiende? Y el urbanista que, y la periodista que procesaron los datos los procesaron mal pero nosotros sabemos que es el 2.25 no más por ciento de la gente que se movilizaba en bicicleta, o sea en Transantiago, o ahora, o que perdona, o que ahora se mueve en bicicleta se bajo del Transantiago, finalmente nuestro mayor impacto si ha sido en viajes de auto, que no es muy alto todavía, es un 5%, es un 4.9, pero que se produce no necesariamente en puros conductores sino que también en muchos pasajeros que dado la complejidad del nuevo sistema de trasporte, o que dada la red de ciclovías para viajes locales dentro de la comuna de Ñuñoa muchos cabros que los papas iban a dejar al colegio, ahora se van solos en bicicleta a la U o al colegio y por lo tanto es un viaje en auto menos, no es un automovilista menos, ni un auto menos, sino que es que tu

en ves de hacer dos viajes, ir al colegio o a la universidad a dejar a tus hijos y después irte a tu pega, ese viaje al colegio o a la universidad ya no lo estas haciendo, el tipo se va directo a la pega por lo tanto es un viaje menos.

Ya, ¿y en cuanto a los tipos de usos y perfiles que se...?

Esencialmente trabajo, estudio y muy baja recreación.

¿Pero han cambiado los tipos de uso y perfiles en estos años?

Si, el perfil ha cambiado bastante, ahora, más que, que el perfil haya cambiado, lo que hay es que ahora se sabe que es lo que pasa, porque lo que había originalmente era un sesgo de la institucionalidad y desde el... la... desde la docencia no, que si ¿...? De la bicicleta era esencialmente trabajadores, pero no habían datos concretos, uno lo podía percibir, pero no había un dato concreto de eso, nosotros sabemos ahora exactamente, por lo menos en el área estudio, que perfiles son, de que comunas vienen, cuales son sus longitudes de viaje, ahí hemos corregido varias cosas, por ejemplo la católica con su encuesta origen, destino decía que los ciclistas viajaban en promedio cinco kilómetros, que ese era un viaje promedio de un ciclista y eso está lejos de ser cierto, eso es un viaje promedio de un peatón.

¿Y ese estudio cual es?

Es la encuesta origen destino, que es un estudio casi en, dos, lo hacían cada 10 años, ahora lo están haciendo cada 5 años, es como la fuente oficial, que es muy mala, mala en que sentido, que cuando son grandes volúmenes, si pueden modelar y hacer estudios, pero cuando son volúmenes tan pequeños como el de los viajes en bicicleta pierden el dato al final, por lo tanto no pueden proyectar ni nada y lo que hacen igual es proyectar, es sacar conclusiones que no tiene como llegar a ellas, porque no, no es un estudio focalizado, eh, entonces nosotros ahora sabemos que por ejemplo que los estratos medios, altos pedalean bastante, de hecho es el sector donde más ha crecido el uso de la bicicleta es de gente de clase media y de clase media alta, eh, mujeres, eh trabajo y estudio, si lo que pasa, ahora sabemos cual es el perfil y ese perfil la gracia que tiene es que ahora es permeable, ya no, no hay un sesgo con que la bicicleta es de los pobres o de algún estudiante, o de algún extranjero que todavía no cacha que en Santiago esto no se puede hacer.

¿Y en cuanto al tipo de usos que se le da a la bicicleta, ha cambiado eso, de uno recreacional a lo mejor, o uno utilitario de transporte...?

Es esencialmente transporte por trabajo, es decir, irme a la pega, o irme a estudiar, son las dos... después viene compras y recreación es lo más bajo, de hecho es lo que menos crece, eh, nosotros ahí tuvimos la..., medimos además todo el tema del impacto de las actividades en la reina ponte tu, y el incremento es de menos del 3%, en total, en tres años, es bajísimo, mientras que lo otro ha subido un 15% anual, eh, recreación es para lo que menos se usa, posiblemente lo que uno tiene es un impacto visual con respecto al uso de la recreación porque la recreación en bicicletas se hace en espacios concentrados, lo hacen en Pucuro, lo hacen en el San Cristóbal, lo hacen en algún parque, sin embargo cuando tu miras la ciudad desde un punto un poco más alto, te das cuenta que ese volumen de usuarios es ínfimo con respecto al que circula el día viernes en la mañana.

Ya, ¿y cual serian como los, o los beneficios a cuales apunta la CONASET, o trata de en cierta manera eh destacar al usar bicicleta?

Lo que pasa es que de verdad la posición de CONASET es que, los que quieren andar en bicicleta, anden con casco con reflectante, esa es la posición institucional finalmente, no es que hayan más, ni que hayan mejores ciclovías porque no es formalmente su ámbito de acción, o sea a la institución dentro de su rol lo que le compete es solamente eso, como desde la teoría, además, eh, se le garantiza o se le aumenta la seguridad a los ciclistas, eh, esa es la posición de CONASET (se ríe) porque finalmente tu no aumentas la seguridad de un ciclista porque use casco, ni porque lo hagas obligatorio.

Ya, ¿pero no apunta a fomentar otros beneficios aledaños...?

No

¿Solamente lo que es el aspecto seguridad?

A ver, lo que se ha logrado incorporar eh, la CONASET es una comisión interministerial, pero que nunca ha asumido mucho ese rol, siempre ha dependido así como... jerárquicamente de transporte, y en este tema lo que hemos logrado incorporar ha sido los otros ministerios para poder en la práctica rescatar recursos, y dos liberarnos un poco de las ataduras de la visión que impone transporte, que tampoco tiene injerencia en el tema, sino que solamente tiene... cabronamiento, ahí si se rescatan los beneficios de la salud, tenemos datos de los beneficios de salud, medios en, o sea de hecho yo te puedo dar el dato de cual fue el impacto económico social de los resultados que tenemos como resultado de las mediciones de la intervención que hicimos, estamos hablando de mil doscientos millones de pesos anuales, de ahorro para el país en salud, en tiempo de viaje, en combustible, con un gasto para el país de cuatro mil millones de dólares son... mil seiscientos millones, porque se gastaron una pura vez, y desde la fecha, el primer año ahorramos doscientos millones, el segundo año mil, el tercer año mil, mil trescientos, eh, entonces si, ahí desde la corrección se incorporaron otras variables justamente para poder canalizar y trabajar con otros ministerios, como salud, como Chiledeporte ponte tu, ahí incluimos el tema de la actividad física, los mejores indicadores de incremento de la actividad física, no están dados por las actividades de Chiledeportes, están dados por las actividades que hace el SERNAM, el INP y la CONASET, en ¿...? Del uso de la bicicleta, entonces ahí metimos a Chiledeporte, eh, ahí tenis que hablar con la Paulina Correa, habla con la Paulina Correa en Chiledeporte.

Ya

Porque ellos, bueno lo que te comentaba la otra vez, Chile deporte tiene súper claro que el impacto de muchas de sus estrategias, eh, es súper clientelista, clientalista, o sea finalmente siempre atienden y les resuelven el tema a los mismos de siempre, generan muy pocos nuevos consumidores de actividades deportivas, entonces es el tema de la movilidad en bicicleta, o la recreación en bicicleta si hay un impacto más interesante y más medible, finalmente tu puedes ver la Alameda llena de gente haciendo algunas cosas o, o los paseos quizás los fines de semana, bueno, eh, el otro ministerio con el cual estamos trabajando y que tiene que ver el diseño urbano y con la incorporación de facilidades para ciclista en cualquier proyecto con el ministerio de vivienda, que finalmente es el único que tiene atribuciones e injerencia sobre el tema de las pistas para ciclistas, sea cual sea el formato, o sea no es resolución de transporte, ni de la ¿...? Ni de nadie, solo del ministerio de vivienda.

¿Ellos son los que...?

Ellos deciden, rigen, construyen, financian, de ellos depende.

¿Y el ministerio de transporte, nada?

Nada, al ministerio de transporte lo que le corresponde cuando mucho es hacer algunos estudios, pero de flujo, no de diseño, no está en sus atribuciones.

Ya ¿y CONASET nada?

CONASET como es una comisión interministerial nos podemos mover libremente trabajando con los distintos ministerios, que es un poco lo que se ha hecho en el último tiempo, una para desligarse de transporte, que transporte no tiene mucho conocimiento del tema, de hecho el conocimiento que tiene con transporte es el que levada desde CONASET que no, o desde la ¿...? Por un tema de formación profesional de los individuos que trabajan ahí.

¿Y en cuanto a agenda o proyecciones a futuro, algún trabajo que este en proceso?

Sí, lo que viene ahora es bastante, a ver, puede ser bastante más arriesgado, no se si va a ser tan fuerte el impacto de la primera etapa, pero es bastante interesante porque la apuesta es a partir desde ahora de hecho, algo se ha estado preparando más no es algo que, que vamos a partir del día cero porque se nos ocurrió, sino que llevamos un par de años trabajando con apoyo del banco mundial y otras instituciones, para a partir de abril trabajar el tema de la bicicleta en varios ámbitos, ámbitos que están predefinidos y que de alguna manera la CONASET los trabajo, que era infraestructura, promoción, normativa y estudio, ya, cuatro ámbitos que yo definí o que en la CONASET se definieron como fundamentales para el tema de bicicletas desde la institucionalidad, ahora eso se va a poner en marcha, finalmente el área de estudio ya está funcionando, logramos extensión del estudio de seguimiento, para hacer seguimiento un año más a lo menos, ese estudio se va a extender a toda la región, porque lo que estamos haciendo ahora es medir una parte del gran Santiago que es proyectable porque no solamente medimos en el área de estudio las condes, Maipú, Providencia, no se que, eh, estación central, sino que también sabemos de donde viene ese ciclista y como más o menos se comporta su comuna, por lo tanto si el tipo viene de cerrillos lo tenemos medido en este estudio, lo que vamos a hacer ahora es hacer esas mismas mediciones en todas las comunas del gran Santiago, para tener datos más precisos, eh, viene también en el tema infraestructura un plan, el plan maestro se logra validar, de hecho ahora el problema con el plan maestro no es que no este validado sino que es que todos se están peleando quien lo ejecuta y quien le mete mano, porque son hartas lucas, pero eso se traduce en un plan de infraestructura de distintos tipos, facilidades de distintos tipos, no estamos hablando de ciclovías solamente sino que de repente mejorar los cruces del parque forestal y poner una carpeta específica para que los ciclistas puedan circular de mejor manera sobre el parque, o ciclovías como la de calle rosas en Santiago que en definitiva lo que se hace es quitarle espacio a los autos y poner una cacha reflectante, como las mismas que conversamos la otra vez, que tiene cierta separación y que no son tan duras como las que pusimos en República, cosa de garantizar un espacio mínimo para los ciclistas, respetando el mínimo de intervención que es 75 centímetros por pista por sentido, entonces viene un plan de infraestructura bastante fuerte, con un plan de estacionamiento bastante fuerte, en el ámbito normativo se quiere mejorar la normativa del casco, o sea la normativa del casco es mala por se finalmente porque se hizo obligatorio el uso de cualquier cosa.

¿No rigen estándares así, ISO?

Nada, se hizo de la peor manera posible, uno no debió haber hecho obligatorio el uso del casco, eso es un error de la CONASET y me toco más encima redactar el reglamento, y lo que tratamos, o sea bueno, en lo personal lo que trate de hacer era hacerlo obligatorio donde estaba prohibido andar en bicicleta, porque finalmente ya estabas cometiendo un par de faltas por lo tanto una más iba a dar lo mismo, sin embargo las experiencias de intervención dicen que no debe ser obligatorio pero si se debe normar la calidad de los cascos, en Chile todos los cascos cumplían con la norma hasta antes de la entrada en vigencia de la ley, ahora no pues, porque finalmente como puedes vender cualquier cosa, porque de hecho puedes ponerte cualquier cosa, la apuesta es, ya que la voluntad de la autoridad sigue siendo que el casco sea obligatorio, que por lo menos te obliguen a usar un buen casco y que el mercado te provea de buenos cascos.

Ya ¿y en ese sentido no hay ningún tipo de fiscalización según los tipos de productos que se venden?

Eh, ahí los únicos caminos de acción que tenemos son a través del SERNAC como un camino informativo y de denuncia, y a través del ministerio de economía en todo lo que es aduana para que al país no se permita el ingreso de productos que no cumplan con la norma, sin embargo todos los fabricados acá, quedan siempre en el mercado negro, eh, y el proceso de fiscalización ya in situ implica que carabineros te quite el casco, o tu se lo pases para que vea si tiene el autoadhesivo que dice que cumple con la certificación, tampoco se pretende instalar una planta de certificación de casco en Chile porque no, no tiene ningún sentido finalmente, por eso los cascos se importan, igual el 90% viene de afuera y, pero ahí la apuesta es que quede normado, eh y ojala se pueda más normar de acuerdo a la edad que finalmente es el impacto más importante, eh, otro ámbito normativo que se está trabajando es el tema de la reflectancia, que lo que tiene de interesante es que ahora es obligatorio usar reflectantes, da lo mismo si sirven o no

sirven, y lo incomodo o poco practico que sea ponerse un chaleco reflectante ¿...? Cachay porque finalmente yo con una chaqueta arman no me pongo ni cagando un chaleco reflectante encima, y eso le pasa a muchos usuarios, de ciertos estratos, a los de otros estratos posiblemente les pasa que tienen que cargar cosas en la espalda porque andan con mochila entonces se ponen el chaleco reflectante y la mochila encima, finalmente para todos hay problema para usar el chaleco, lo que queremos normar es que haya una superficie reflectante mínima que cumpla con una calidad mínima de reflectación, que eso es lo que se necesita, que te vean teóricamente cuando te iluminan.

¿Sea esto en la bicicleta misma o...?

o en el usuario, porque los reflectores de la bicicleta si sirven tal como están definidos, pero no esta definido su estándar de calidad, como el grueso de los reflectantes son fabricados afuera cumplen con alguna norma, no están malos, sin embargo el tema de los chalecos reflectantes, o las cintas reflectantes como no esta normado, son bastante malos y se fabrican acá, entonces, de hecho si tu comparas, bueno, un producto que es nuestro ¿...? Con el reflectante de Oxford te das cuenta al tiro que el de Oxford es 10 veces mejor (se ríe), entonces esa es una de las apuestas (interrupción) esta eso, y lo otro que se trabaja en el ámbito normativo es darle a la bicicleta prioridad con respecto a otros vehículos, que de ahí es un rollo un poquito más complicado porque tu lo, hay muchas normas que en este momento, o de hecho si tu comparas la normativa chilena con respecto al tema de la bicicleta, eh, la legislación comparada con otros países es bastante buena en general, de hecho posiblemente una de las mejores que hay, cacha lo que estoy diciendo, de hecho en Perú la bicicleta no es vehículo por lo tato es ilegal usarla en las veredas y en la calle, en argentina es un poco más relajado el sistema, en Colombia tampoco pueden usar la calle, ahora están obligados a usar las ciclovías, pero tampoco son vehículos entonces cuando tiene accidentes con otros vehículos no queda cubiertos por los seguros de los vehículos privados, entonces acá tenemos una legislación bastante buena, que nos da derecho a usar una pista ponte tu, a pesar de que no lo sabemos y no lo operamos, entonces la apuesta ahora es hacer una ley especifica, dentro de la ley de transito, una normativa muy especifica, muy explicita del tema de la bicicleta, donde se pretende incorporar algunas cosas muy puntuales como que por ejemplo ante un semáforo, el vehículo que tiene derecho a partir primero, y de alguna manera se va a resolver con diseños especiales como ocurre en ¿tu has estado en alguna ciudad europea, has visto como son los cruces?

Yo viví en Australia hasta los 18 años.

Ya pero no se si es que en Australia ocurre tu tenis...

Que ponen una línea azul, demarcaciones de pista azules en las intersecciones, para el viraje, cuando se hace el viraje a la derecha

Por ejemplo ese es uno pero ¿te puedo rayar acá?

Si

Esta es una boca calle, acá tenis dos pistas, tu lo que haces es ponerle una línea de auto de detención acá atrás y acá ponis una línea de detención de bicicleta, una ves que ellos parten y se encausan pueden partir el resto de los vehículos, eso ocurre en muchos países, bueno en Europa hay muchas ciudades, Dinamarca, no se.

Ya ¿y en cuanto, cuanto serian...?

Espera, es que eso es en el ámbito todavía, es como el ámbito fome, infraestructura, estudios y normativa, y sin embargo el ámbito más interesante, porque finalmente es el que más impacto genera, es el tema de la promoción y el potenciamiento de la sociedad civil que trabaja el tema y que ha tenido buenos resultados y buenas experiencias, ahí vamos a agregar un filtro súper baca, que tiene que ver con que, salvo los furiosos ciclistas, porque finalmente queremos evitar conflictos de intereses, al resto de las agrupaciones que ha trabajado en el tema, durante el próximo año los vamos a estar potenciando y apoyando con recursos indirectamente, no con plata en efectivo sino que recogiendo cual ha sido su experiencia, cual ha sido su trabajo, cuales son sus actividades durante el año y a esas actividades les vamos a inyectar las facilidades que no han tenido, les vamos a instalar computadores para que tengan computadores en sus sedes, les vamos a hacer nosotros la papelería, los afiches, si requieren volantes les vamos a hacer volantes, si requieren, eh, no se, vamos a potenciar desde esa manera, por que de esa manera, porque, e implica también por que el filtro, porque muchas de las agrupaciones, sobre todo las nuevas, o las que se descolgaron de una de las agrupaciones antiguas, en el momento en que accedieron a recursos hicieron muy mal la pega y rindieron muy mal la plata, bueno yo te contaba el caso de ¿...? Que se quedo con 80 mil dólares mal gastados, hace poco la gente de Bicicultura todavía no rinde 20 millones a chiledeportes, y como 15 millones a la embajada de holanda, con muy mal impacto en sus actividades, entonces cuando tienes esas dos situaciones que, tienes mal rendición de plata y tienes malos resultados, finalmente no puedes, tenis que tener mucho cuidado para trabajar con ellos, por eso uno no va a transferir recursos directamente, o sea no va a transferir plata, posiblemente igual trabajemos con Bicicultura ponte tu, si es que ellos, logramos llegar a un punto de acuerdo con ellos, pero nunca más se les va a pasar, por lo menos desde esta ¿...? No se les va a pasar ni un peso con ¿...? Definitivamente no porque ellos están administrativamente y... hay un proceso pendiente ahí, no, con ellos no, ni con, pero con muchas agrupaciones con o sin problemas, se va a trabajar igual pero desde esa perspectiva, porque finalmente es lo único que le ha dado sustentabilidad al tema, si, si uno mira y analiza más friamente, también desde la CONASET, a mi desde la ¿...? Me cuesta explicar, este incremento del 15% en el numero de usuarios de bicicletas, solo por los ¿...? De infraestructura que construimos, eso no es real, de verdad no es real, no, yo no podría decir que ha habido tantos nuevos ciclistas gracias a esos escasos kilómetros, para nada.

¿...? Más ciclovías, más ciclistas no es una ecuación lógica

no es lineal, no es uno más uno dos, de hecho lo más probable es que como no habían datos antes, el crecimiento haya sido mayor en los últimos años, sobre todo desde de trabajo de la agrupación, desde el año 2000 a la fecha, no había medición, por lo tanto no lo sabemos, lo que, lo que ha ocurrido, mi perspectiva es que las agrupaciones de

ciclistas, pusieron un discurso, pusieron un concepto, en muchos casos han impuesto moda, han sacado hasta bicicletas, o sea las bicicletas fijas, que yo creo que son lo más incomodo que hay pero la gente las esta comprando, eh, el mercado incorpora las bicicletas urbanas.

¿Cuál es la fija?

Que no tienen freno, que tu frenas con la cadena, que no es freno de torpedo, son las que puedes pedalear para atrás, y de hecho si dejas de pedalear, te puedes sacar la cresta porque generalmente el pedal sigue moviendo la rueda trasera.

¿Son como playeras?

No, no son pisteras, son las típicas bicicletas de los mensajeros nuyorquinos, pero para usarla en la ciudad es un cacho porque tienes que tener buenas piernas, tienes que estar acostumbrado a patinar en la bicicleta para poder frenar o, o pasar con roja así entremedio de los autos, una brutalidad, pero se impusieron como moda y los cabros las fabrican ahora y las usan, eh, entonces mi lectura súper, bueno y también desde mi experiencia, es que el gran merito, y a quienes si hay que atribuirles el crecimiento del numero de usuarios de bicicletas es al trabajo de las agrupaciones, que finalmente igual trabajan en poblaciones, igual trabajan en los estratos medios altos, igual han ido toda la vida a colegios a hacer charlas y talleres, entonces además cuando el gobierno metió, y el banco mundial metieron estas lucas para ¿...? De ciclovías yo creo que la ciudadanía lo que percibió era que algo pasaba y funcionaba, y por lo tanto salieron, se atrevieron a salir, pero en la practica los usuarios de providencia tenemos una pura ciclovía que es la de Antonio varas y circulan por toda la comuna, entiendes, entonces por eso te digo que la infraestructura explica, del 100% de los nuevos usuarios en los últimos tres años explicara el 30, no creo que más, porque en la practica más lo que ocurre es que esos nuevos usuarios, en el mejor de los casos usan las ciclovías pero apenas aprenden a andar bien en bicicleta y cachan que la ciclovía no les sirve para llegar a su pega, igual se aventuran a tirarse por cualquier calle, o sea hacen su propia ruta por los parques, o hacen rutas mixtas, entonces la apuesta de la estrategia de promoción es justamente esa, potenciar el trabajo de las agrupaciones, pero su trabajo y desde su perspectiva, sin traspasarle plata.

¿Por qué?

Por que de esa perspectiva, porque finalmente no vamos a hacer estudios para saber si eso resulta o no resulta, tenemos la sensación de que les ha resultado.

¿y cuales serian las mayores dificultades hoy en día para andar en bicicleta en calle, en ciclovías?

Culturales, la inexperiencia en como comportarse desde cualquier ámbito, como peatón, es muy común ver peatones caminando por las ciclovías, o cuando no caminan en las ciclovías se paran en las ciclovías para cruzar la calle porque, no se pues, piensan que es un espacio seguro, eh, los ciclistas que se cruzan al usar las pocas ciclovías que hay, de un sentido las usan en contrasentido generando problemas para los otros usuarios, eh, o que no saben comportarse también en las pistas de autos, finalmente por mal que conduzca un automovilista, o por idiota que sea, si tu te sabes como comportar en tu bicicleta, difícilmente vas a tener un conflicto con el, te dirá alguna tontera, no se que, pero en la practica no corre mayores riesgos.

¿si el ciclista sabe, si mantiene las leyes del transito y se maneja como un auto, como otro automovilista más?

Como otro vehículo, finalmente tu te manejas predicablemente, si haces contacto con el tipo para decirle que te vas a cruzar tres pistas, funciona, o sea, nosotros hacíamos un taller ciclismo eficiente, ¿hay cachado ese libro?

Sí, lo tengo.

Es maravilloso, en ciclismo eficiente, era el primer taller que nosotros conocimos como chilenos, para agarrar ¿...? Con el Pancho Huneus y con la cuatro vientos, nosotros lo que hicimos fue implementar ese taller, chilenzarlo de alguna manera, e implementarlo, en el infocap, en colegios y todo eso, y sacábamos a pendejos de gran avenida y los traíamos hasta plaza Italia, en gran avenida de hace cinco años, o sea sin cuestión al medio, entiendes, llena de hoyos y con cabros de colegio con uniforme, y nos cruzábamos tres pistas con ellos, ni un accidente, entiendes eh, bueno y nosotros mismos, generalmente nosotros nos acostumbramos a movernos por la alameda, yo la ciclovía de la alameda la uso de Cumming para abajo, la verdad es que el pedazo de Cumming, mientras no este listo el puente y no sea una ruta cómoda no la voy a usar, a pesar de que la quiero mucho porque fue mi tesis, entonces en la medida en que tu le enseñas a los actores del transito, a comportarse de mejor manera, les enseñas súper claramente cuales son sus derechos, los ciclistas no tienen claros cuales son sus derechos, o sea, los ciclistas no se atreven a usar una pista, o sea ellos se van pegados a la orilla con los problemas que hay con las alcantarillas y todo eso, nosotros les decimos sabes que, circula a un metro, porque circulas a un metro el otro tipo tiene espacio para pasar entre tu y el otro auto sin cambiarse de pista necesariamente, lo que debiera hacer el auto, es cambiarse de pista para adelantarte porque tu eres un vehículo y no pueden adelantarte por la misma pista, independiente de tu tamaño como vehículo, pero ya, entendamos que esta la caga, los tipos no saben okay, circula a un metro cosa de que el tipo te vea, eres mucho más visible si estas más lejos de la cuneta ¿...? Reducir su velocidad o hacer el espacio para adelantarte, y si esta muy complicada la cuestión, tu tienes un metro para maniobrar hacia la cuneta, por ejemplo, son como cosas que les enseñamos a la gente, o con respecto al tema de la delincuencia en las tardes noches, generalmente si tu tienes un semáforo en rojo, en un barrio que no conoces muy bien o que entiendes que es complicado, no tiene ni un sentido que tu bahiílla muy rápido semáforo a semáforo, si entiendes que el semáforo va a estar en rojo, sobre todo a las mujeres les recomendamos que paren a mitad de cuadra, o que reduzcan la velocidad cosa de que no pierdan la cadencia, generalmente sigan pedaleando despacito, cosa que apenas tengan verde puedan pasar y no estén paradas en la esquina un minuto, y todo eso tiene que ver con como le enseñamos a la gente a andar en bicicleta, lo que ocurre en el grueso de los países de América, es que la gente aprende a andar en bicicleta cuando es chico, para jugar, y cuando se atreve a salir a la calle la sigue, lo que sabe es pedalear, entiendes, no manejar una bicicleta, entonces yo creo que

la apuesta, con los ciclistas pasa un poco por eso, ¿...? Sus derechos, sus deberes, sus tips, a los automovilistas dejarles súper claro cual es la ley de tránsito porque finalmente el sistema de fiscalización de conductores acá es bastante mala, no puede ser que menos del cinco por ciento sea rechazado, en Australia y en otros países esta sobre el 40 de rechazo, o sea, no puede ser que todo el mundo acá sea apto para manejar, menos en, entiendes, es como raro, eh, y los peatones son otro, otro punto de conflicto pero la apuesta pasa por eso.

¿Cuál serían las necesidades puntuales a nivel de infraestructura, vial y económica para la, mejorar y en cierta manera potenciar el uso de la bicicleta?

A ver, en infraestructura, desde la perspectiva de la CONASET, la implementación del plan maestro, los mil doscientos, mil trescientos kilómetros de facilidades, que se van a traducir en ciclovías, o pista segregadas finalmente, a un nivel distinto de la calzada, ciclobandas o pistas como las que están en Antonio varas, en Ñuñoa, Isabel la Católica en las condes, parques lineales con mejores cruces como el parque Américo Vespucio, o como parque forestal, eh ciclobandas como la de huérfanos o Brasil, o calles de baja velocidad, calles donde en definitiva dada su condición residencial y todo eso, la puesta es que mediante, a través de la ley de tránsito, tu impongas velocidades bajas, con algún tipo de ¿...? Que no tiene que ver con ciclistas, sino que tiene que ver con peatones, para que los usuarios estén obligados a circular muy lento entre cuadra y cuadra, y estacionamientos, públicos y ojala dispersos, yo creo que, que esa es un poco la meta del 2012, hay todo un rollo con eso, eso es de la perspectiva de la infraestructura, eh, yo creo que un paso que no está considerado todavía y que se debería dar en algún momento, tiene que ver con los incentivos sociales, ambientales o de salud, o como traspasas ese beneficio a los usuarios, en este momento los usuarios de bicicleta lo que están generando es beneficio para el resto y para el sistema, no congestionamos, no contaminamos, somos menos consumidores de los sistemas de salud públicos o privados, eh, no se, una serie, son puras, estamos generando externalidades positivas, pero no estamos recibiendo ni una de vuelta entiendes, posiblemente habría que pensar en alguna metodología, en algún sistema que permita transferir esos beneficios a los usuarios, yo recuerdo alguna vez una experiencia en Barcelona, con una universidad, daban no se, un 20% de beca a los estudiantes que llegaban en bicicleta, eh, o finalmente tu puedes encontrar algún...

Hay un documento de la comunidad europea, por bajar el IVA a las bicicletas, no se si...

Pero con eso lo que fomentas el consumo de bicicletas, eso no es un problema en Chile, en Chile el vehículo que más se vende es bicicleta, todos los años, entiendes, de hecho se sabe que a lo menos la mitad de los hogares tiene al menos una bicicleta, es probable que hayan más de 6 millones de bicicletas en el país, nuevas, 500 mil al año se venden entiendes, entonces el problema no es el consumo de bicicletas, es como das incentivos para que la gente la use cotidianamente, como las Lucas que se va a ahorrar el gobierno, porque va a ¿...? Que se la van a cargar teóricamente a Transantiago, finalmente también tiene que ver con que hay mucha gente que está pedaleando y que por lo tanto está, esa emisión tampoco se está, tampoco se está haciendo por lo tanto, no puede ser que solo el sistema de buses reciban esos dólares y no reciban los usuarios de bicicletas, ya sea se traduzca en infraestructura o en algún beneficio directo, entonces finalmente yo de verdad creo que uno puede encontrar algún método de certificación de que tu te mueves en bicicleta cotidianamente y que eso se traduzca en algún beneficio directo para ti, eh, no se yo, no se, pero tienen que haber sistemas, si finalmente, pero y eso yo creo que es una pega que hay que hacer en algún momento, sobre todo cuando todavía el porcentaje de viaje en bicicleta sigue siendo tan bajo, está en torno al 5%, un poquito menos del 5, cuando este sobre el 10 o 15 ya, te olvidas, finalmente ya todos andan en bicicletas (fin lado a)

Respecto de las demandas desde los usuarios ¿Cuáles son las más frecuentes que les toca a ustedes ver?

Es súper raro, porque los usuarios históricos son los que menos demandan, o demandan problemas muy puntuales, eso te lo planteo porque muchos dicen, cuando escriben dicen. Mira yo soy de tal agrupación, y ahí te tiran, te dicen cual es el problema, eh, la demanda de los antiguos usuarios son, y de la gente que se sabe mover en bicicleta son bastante bajas, tienen que ver con algunos puntos, problemas de fiscalización, o con algunas tapas de alcantarilla, con cosas muy puntuales, muy específicas, no son grandes demandantes de cosas, si demandan bastante con respecto a la ley de tránsito y a como facilitar algunos procesos, o como eliminar algunas cosas como el tema del casco obligatorio, los nuevos usuarios son los que reclaman por todo y reclaman por el ancho de las carpetas, reclaman porque los autos no los respetaron en un cruce, reclaman porque quieren que por ejemplo las ciclovías sean como las de Pucuro, y ahí uno cacha definitivamente que ese tipo es un nuevo usuario, o sea llegan mucho reclamos de Ñuñoa ponte tu, que quieren que Antonio varas sea igual que Antonio varas en Providencia, claro tu dices ese tipo en un año más va a odiar haber planteado eso, si es que le haces caso, eh, pero no hay grandes demandas de los usuarios de bicicletas, o sea de verdad, de verdad, y bueno eso por la corriente de los que pedalean, pedalean, y por otro lado la demanda que hay es de recursos para que hayan actividades pero no, no es algo que nos competa ni nos interese meternos.

¿y en cuanto a las características más relevantes que debiera tener una política de promoción de uso de la bicicleta cual debería ser?

Bueno que trabaje justamente en los 4 ámbitos que te señale, ahí nosotros tuvimos una discusión alguna vez con la intendenta del Piano, porque diseñamos un plan estratégico con un marco presupuestario, finalmente una política pública sin plata no existe, no es política pública por lo tanto, hablar de política pública sin presupuesto es... pan, no es circo, es circo para el pueblo, y acordamos que esta estrategia y este marco debía tener esas cuatro líneas de trabajo finalmente: estudio, promoción, infraestructura y legislación, sin embargo queríamos imponer una característica bien particular, que era que todo lo que no fuera infraestructura, o promoción no pudiera participar de más del 20% del presupuesto, y finalmente concluimos que era la característica más importante, independiente de todas las buenas voluntades que tu puedes poner en una política pública, o sea finalmente no queríamos que se siguieran dilapidando recursos en estudios que no se traducían en grandes aportes para el sistema, eh, yo creo que cambios legislativos que faciliten desde los distintos ámbitos del uso de la bicicleta es fundamental, desde el ámbito educativo, o sea incorporar la bicicleta como una enseñanza básica en los colegios cosa de que tal como pasa en Austria por ejemplo, es mi caso más conocido, tu primer carné de conducir es, o certificación de conductor es de conductor de bicicletas a los 16

años, al final siempre la puedes usar pero el colegio, parte de la formación que te enseñan a usar bicicleta de manera correcta como vehículo, después de eso puedes seguir metiéndote en el sistema, finalmente muy pocos conductores de auto en Austria no tienen licencia de conducir bicicleta, y con eso lo que genera es una cadena súper positiva de valoración, entonces una política de promoción de la bicicleta debería incorporar cosas como es el ámbito educativo, otra cosa que debería incorporar es eliminar las barreras normativas que hay desde la perspectiva de infraestructura, o sea no puede ser que te obliguen a tener pistas de 7 metros para auto en ciudades consolidadas cuando, en calles como esta que son de baja velocidad, tu podrías tener una pista de 5.8 metros y veredas más anchas, o una pista con tachones para una bicicleta, pero esos es un problema que está en la ley, la ley te exige 7 metros, por lo tanto lo más probable es que recorten vereda para cumplir con los 7 metros, a que haga otra cosa, eh, o de la ley de tránsito, incorporación a estos como, a estos privilegios para la bicicleta, y que en definitiva, la experiencia más cercana también ahí es la de Londres que finalmente lo que hace es imponer beneficios para los vehículos más chicos, o para los usuarios más pequeños, finalmente si un ciclista atropella un peatón, el primer culpable va a ser el ciclista, entiendes, si un camión choca un auto ¿...? Porque generalmente a mayor tamaño en espacios de movilidad, es lo mismo que pasaba en el colegio, cuando tu corrías en el patio y te decían cuidado con los cabros chicos, que generalmente uno que tiene, no se 16 años y está corriendo al lado de un cabro chico de 4, debe ser más responsable que, ese mismo modelo se implementa para el sistema de transporte en Londres y funciona súper bien, finalmente tener cuidado con los otros usuarios, y de la otra parte de promoción yo creo que debiera ser la intersectorialidad, finalmente el impacto de una política pública de fomento al uso de la bicicleta, impacta positivamente en los indicadores de demasiadas instituciones como para que sea un tema de una sola, finalmente el ministerio de salud, desde su estrategia de obesidad y de sedentarismo debería estar metiendo lucas en esto como loco, haciendo alamedas en buena en todo el país, Chiledeportes para que hablar, finalmente el problema de Chiledeportes, tenemos claramente un problema con los deportistas de elite, pero claramente tenemos un problema con la población que no desarrolla ningún tipo de actividad física, eh no se, el INP, la cuestión del adulto mayor, no se la verdad es que son demasiadas las instituciones que se ven beneficiadas con, ¿...? lo puedes vincular al uso de la bicicleta que deberían participar, puta no se, el ministerio de cultura.

¿y quien debería coordinar a estos actores?

Bueno, si la CONASET tuviera un peso real es su rol finalmente, por definición del decreto la CONASET ese es su rol, coordinar a varios ministerios en los temas que a la CONASET le competen, sin embargo lo más probable es que haya que crear una institucionalidad específica, eh, ahí se me produce algo súper puntual, lo que a Chile le falta es una coordinación general de transporte para cada ciudad, entiendo transporte no como lo entiende el ministerio de transporte en su normativa, o sea finalmente lo que en algún momento se quiso hacer con Transantiago como institución era justamente ese, un ente que pudiera coordinar la dinámica de transporte, ¿...? medios de transportes no es como se muevan los vehículos, es como se comporta la movilidad de la población en los distintos ámbitos, pero eso sigue siendo pura teoría en este país, entonces en la práctica en la medida en que tu puedas tener un organismo de transporte, pero no es de transporte, es de movilidad, deberían estar ahí las atribuciones de coordinación, entonces si Transantiago operara como debiera operar, como una autoridad metropolitana de movilidad, sería el espacio donde debiera haber un departamento de transporte no motorizado, o específico de bicicleta, ni siquiera de no motorizado porque los peatones son bastante más complejos, y debería tener un departamento absolutamente aparte con individuos trabajando solamente desde la perspectiva de los peatones, porque además todos somos peatones, finalmente no es que hayan, unos sean peatones y otros automovilistas, el automovilista es peatón, yo creo que más tiempo que lo que es automovilista.

¿y algunas experiencias interesantes a nivel nacional e internacional, respecto a, relacionado con políticas públicas?

Eh...

A nivel nacional primero.

Es que esta es la experiencia que hay a nivel nacional, no creo que, ahora a nivel latinoamericano, la experiencia chilena está súper bien valorada, de hecho yo hago bastantes asesorías afuera por eso, pero básicamente porque la perspectiva, o la experiencia dada por el desarrollo social del tema más porque, por el institucional, entiendes, que en definitiva ese es el valor que ha tenido Chile en el tema de la bicicleta, si los furiosos y los chanchos no hubiesen existido posiblemente nada de lo que está pasando ahora, hubiese pasado en los ritmos que está pasando, y esa es una experiencia que nosotros como chilenos exportamos, de hecho, la gente de arriba de la chancha viaja normalmente a seminarios a contar la experiencia afuera y hacen asesorías y yo también, entonces eso es como lo que uno podría rescatar de la experiencia chilena, ahora, desde la institucionalidad yo creo que hay casos muy interesantes en Toronto, donde, pero está visto desde la perspectiva de infraestructura, también en infraestructura y promoción en ciudades pequeñas en San Francisco, en localidades, como Berkeley tiene buena onda, en Portland hay un trabajo súper fuerte legislativo por el tema de la bicicleta, ahora desde la perspectiva cultural urbana o histórica, claro ahí tenés que mirar las ciudades de Europa, pero en la práctica son procesos súper distintos, yo creo que es difícil encontrar un modelo de ciudad o de política pública si lo quieres desde esa perspectiva, que uno pueda decir sabes que este modelo es exitoso y hay que copiarlo, finalmente lo que tenés son experiencias en ámbitos bien pequeños de todo el ámbito general de acción en donde tu podrías intervenir con el tema, o sea finalmente la experiencia de Ámsterdam tiene que ver con un proceso cultural, pos guerra mundial, o sea, el royo de los holandeses con respecto al tema de la bicicleta tiene que ver, cuando tu miras el, ¿tu sabes por qué se empiezan a hacer ciclovías a todo esto? Porque esto partió en Holanda, se empezaron a hacer para darle espacio a los autos, 1902, 1920 en ese periodo, de hecho el discurso de los líderes de la época, era porque igual había un uso importante de bicicleta, porque no habían otros vehículos, bicicletas y carretas, que iban a construir pistas especiales para ellos para darle espacio a los autos, ese fue el primer origen de las ciclovías, después en el proceso de la guerra tuvieron problemas con acceso a combustible, no se que ¿...? Por lo tanto la bicicleta reemplazó en un gran porcentaje a los autos durante mucho tiempo y finalmente la población se acostumbró, Chile no ha pasado por eso, y ojalá no pasemos por un proceso de desabastecimiento, de guerra, de conflictos que nos haga ir a la bicicleta, que es lo que pasó en Ecuador también, en Ecuador también paso lo mismo, el año 86 creo que fue, reventaron los precios petroleros por un atentado o por un accidente y estuvieron sin

combustible por no se cuantos meses así a precios irracionales para la población, y la gente salio masivamente en bicicleta, en quito que no debe ser muy agradable pedalear todo el día, pero en la medida en que volvió el combustible, volvió a imponerse el auto, entonces de verdad no hay una experiencia completa para poder adaptarla a otra ciudad, finalmente lo que tenis son pequeñas experiencias buenas en infraestructura, en promoción, en normativa, en procesos culturales, en liderazgos social, que tenis que rescatar de muchas partes.

y relacionado a los actores que existen hoy en día que generen conocimiento o acciones en torno al uso de la bicicleta ¿Cuáles serian los principales y en relación a eso cuales deberían ser los conocimientos o acciones que se debieran llevar a cabo a futuro?

¿...? Con respecto al tema bici, estamos recién generando conocimiento por lo tanto todavía hay muchas corrientes y mucho, eh, y muchas opciones validas todavía, porque como el contexto además es tan diverso, eh, el grueso del conocimiento si vienen de la sociedad civil, generalmente son los que más, más mueven o más...

con nombre y apellido si

mucho, mucho, como te digo con corrientes muy distintas, y algunos contradictorios con otros pero finalmente en el contexto, porque si tu lo analizas en el contexto si, para ese contexto, para ese individuo, para su grupo de acción es el conocimiento adecuado, por ejemplo yo creo que uno de los tipos que más, o más ha leído, pero que tiene un desarrollo poco contextual para mi gusto, es el Ricardo Stuvan, Ricardo eh, claro Ricardo es ratón de biblioteca, y no tiene la capacidad de contextualizar su opción luego del conocimiento que adquiere, pero es, eh, la Amarilis Horta, también, persona con la que tengo demasiadas diferencias, pero que para su contacto de acción esta generando conocimiento, eh, Eduardo Salazar posiblemente es uno de los que más catcha. Eh ¿Quién más?

¿pero ellos a quien representan, o a que pertenecen?

Ricardo Stuvan trabaja solo ya, antes era de... fue de furiosos, después fue de arriba de la chancha y finalmente quedo trabajando solo, no se si tiene algún grupo especifico ahora, Eduardo Salazar es arriba de la chancha, la Maria ¿...? es Bicicultura, eh el Víctor Hoffer creo que se pronuncia el apellido, el esta desarrollando la bicicleta en el ámbito recreativo, el problema que tiene las agrupaciones y estas personas que te estoy mencionando es que, y que también fue mi caso particular durante mucho tiempo, que nunca hemos sido buenos para sistematizar, hemos desarrollado un montón de experiencias y que de hecho las han registrado otros, el ministerio de educación una ves saco un libro con la experiencia que hacíamos los furiosos en los colegios entiendes, es para los PME de educación media técnica, y hay un capitulo entero del tema bicicletas que desarrollo los furiosos ciclistas, pero nosotros nunca lo sistematizamos, porque era una porquería que nos nacía hacer, y yo creo que el problema con estas fuentes de conocimiento o de discusión, es que no están sistematizando de buena manera.

¿eso debería ser como uno de los primeros pasos para lo que es generar conocimiento?

La sistematización si, lo que pasa, si posiblemente.

¿y que nuevos conocimientos o que nuevas áreas deberían en cierta manera desarrollarse en torno al uso de la bicicleta, para donde tiene que apuntar la investigación o el accionar de los investigadores?

Sabes que yo creo que, lo que corresponde hacer en este momento, porque el volumen de información esta, o sea hay un volumen crítico bastante interesante, lo que no hay es una buena nivelación y una discusión seria que nos permita poner un piso y discutir de ahí para arriba, finalmente cuando tu juntas ahora a la gente que habla de este tema en chile, sea el Juan de dios Ortúzar de la católica, o sea el Eduardo Salazar de arriba de la chancha, te das cuenta que el piso ¿...? A uno de ellos esta a niveles muy distintos, y además cada uno con su sesgo, entonces, finalmente no hay un, una base de acuerdo sobre la cual discutir y luego trabajar, y por eso ocurre que muchos proyectos todavía, en el ámbito que sea, normativo, de promoción, de infraestructura, de estudio, a veces son tan precarios de acuerdo a la perspectiva de los otros actores, entiendes, entonces yo creo que más que, eh, o sea lo que habría que hacer, y que es una pega que de hecho los últimos dos años se ha tratado de hacer con un par de seminarios, que igual fracasan o que igual se maneja un desnivel brutal y dadas las rencillas, las diferencias, que yo soy profesor universitario, que yo soy consultor internacional, que era lo que decía un personaje X, o que tu eres furioso ciclista y no eres funcionario publico, que es lo que me dicen a mi, no se ha logrado construir un piso de trabajo que diga sabes que en realidad, nuestra realidad de verdad es esta, y esto es lo mínimo que queremos, o sea, que sentido tiene discutir de ahí para atrás, o de ahí para abajo porque tu no sabes que eso ya se discutió, ya esta resuelto, funciona mejor así que de otra manera, yo creo que es eso lo que falta, ahora, por ejemplo en el ámbito educativo, nosotros estamos haciendo un trabajo bastante serio, y vamos a generar un manual educativo, un manual para ciclistas urbanos, que si tu lo comparas con otros manuales de otros países puede ser precario, pero justamente lo que hicimos fue decir ya desde donde nivelamos, cual es el piso que le ponemos, porque si se lo mostramos a personaje A, va a decir que esta porquería es muy avanza, que no es para chile, si se lo mostramos a personaje B va a decir oye no pues, esto es para un niño de primero básico, a esto le faltan 500 hojas de, y tres años de evolución, entonces lo que hicimos ahí fue definir, sabes que justamente en este ámbito educativo, este es el piso, y de ahí para arriba generemos contenido, por ejemplo.

En cuanto al rol del estado, desde el estado central, ¿Cuál es el rol que se le atribuye a los municipios, o a gobiernos locales dentro del gran santiago, propiamente tal?

A ver, el gobierno, el gobierno central, bueno ahí desarrollamos una estrategia especifica, y ahí tuvo que ver con el trabajo que hicimos con Adriana del piano, que tenia que ver con que dada los intereses, eh, a ver, lamentablemente el gobierno funciona en base a parcelas de poder y de intereses, de verdad no hay una, salvo en periodos de campaña, no hay muy buena coordinación, ni buena gestión en muchas cosas, cuando hay temas nuevos interesantes de los que más les llegan lucas, la cuestión se desordena bastante más, entonces en ese contexto, y dado que finalmente es mucho más interesante que los gobiernos locales resuelvan sus propios problemas o presionen al gobierno central,

finalmente lo que sea primero, lo que hicimos con la Adriana del piano, y que se esta haciendo con Álvaro Erasmo ahora, es justamente traspasar la responsabilidad, que siempre la han tenido, pero ahora traspasarla explícitamente, y esclarecer los canales de financiamiento y apoyo técnico para que los municipios sean los que resuelvan los temas de conectividad para los usuarios de bicicletas en la ciudad, fijando un piso en cuanto a lo que se puede estudiar, o lo que se puede gastar en estudio, finalmente que estudien lo que quieran, pero no, que no cueste más de tanto, y el estándar, un perfil tipo, entre comillas, de solución de infraestructura, cosa de que no nos lleguen proyectos por 200 mil dólares por kilómetro, eh, y nos lleguen proyectos ojala de 60 mil máximo, cosa de que sea pareja la repartija, porque si no, si tengo otros 300 mil dólares, no puede ser que a uno le financie un kilómetro y a otro me alcance para dos y muere el resto, entonces la perspectiva actual, salvo intereses muy puntuales, pero en la practica lo que se esta formalizando es justamente traspasar apoyo técnico, responsabilidad y recursos a los municipios que resultan el tema.

¿Pero con una coordinación desde arriba?

Desde CONASET si, CONASET, gobierno regional.

¿Y la coordinación a que apunta, coordinar que, que haya, que las ciclovías se?

Dos cosas, una, que tengan una topología más normal, porque por ejemplo la señalética de la demarcación esta normada, ahí no se pueden arrancar con los tarros salvo errores que cometen de repente, pero so errores, no son malas voluntades, ni concepciones distintas, pero si que la infraestructura sea más o menos similar, para que no pase lo que nos pasa en Ñuñoa, en Antonio varas, que vas por una cosa bastante cómoda y rápida que es Antonio varas, y más segura para los ciclistas y te subes a la de providencia, que tiene todos los cruces que son interesantes, pero que todavía tiene un conflicto de seguridad mayores que los que tiene Antonio varas en Ñuñoa, Antonio varas en Ñuñoa nos costo 20 mil dólares y providencia nos costo 200 mil dólares, el kilómetro, entiendes, entonces queremos ahí, esa es una de las primeras apuestas de este trabajo, los municipios, que lo que se financie sea Antonio varas en Ñuñoa, ese formato, reducción de espacio de los autos, infraestructura liviana, pero segura, eso e uno de los puntos, y el otro es de la conectividad, son las dos ¿...? Que estamos pegando desde arriba, finalmente si el municipio cree que, ah y la tercera es que sean ojala asociados a corredores de transporte publico, por que, porque en este país históricamente todas las actividades, o el grueso de las actividades se generan alrededor de las vías donde se mueve el transporte publico, o sea, cuando me dicen puta tírate una ciclovía por el parque forestal para la gente que va al centro y yo digo no pues, tenia que estar en la alameda la ciclovía porque el instituto nacional esta sobre la alameda, o sea yo no voy a hacer que un cabro se vaya dos kilómetros más al norte, para después bajar hasta el centro, lo puedo hacer, pero no es mi ciclovía prioritaria, finalmente necesito que una ciclovía vaya de Cumming hasta la plaza Italia por el medio de la alameda, porque esta la universidad de chile, o sea por que generalmente tenemos 2 millones de personas llegando todos los días al centro, por lo tanto hacer que, justamente estos usuarios que hacen actividad física para movilizarse, los tiras dos kilómetros más lejos porque... no, no es el punto, entonces los objetivos son: conectividad, un estándar, eh, es que no es estándar, un perfil tipo de solución y que en esta primera vuelta, por eso te digo, es una primera vuelta que es de aquí al 2012, la prioridad sea nada más los corredores, o sea finalmente Maipú dijo sabes que, yo quiero hacer pajaritos les dijeron al tiro que bueno porque es la continuación de la alameda, queda resolver un pedazo maldito de estación central, entre lo que hizo pajaritos en Maipú y estación central y lo que falta unir con las rejas, no se si entiendes como se hizo, se hizo igual que en los héroes, por la vereda por detrás del acceso al metro, que es la estación de metro con mayor demanda de santiago, y habiendo espacio para hacerlo en otra parte, pero finalmente es como esa la idea, entiendes pensar en que si llega la Pintana, llega la zona sur diciendo sabes que queremos santa rosa hasta el centro, ese es el proyecto que hay que inculcar.

¿Y en cuanto al rol que el estado le atribuye a las organizaciones sociales, civiles, cual es la postura?

Ah, ahí es súper dispar, porque finalmente ahí o que hay es, siendo súper sincero, hay, yo creo que en muchos casos hay una utilización... ¿como se puede decir?

¿Un mal uso?

No, no, no, no yo creo que hay instituciones publicas que por una u otra motivación, que tiene que ver más con los intereses sectorices, eh, apoyan más a unos que a otros en desmedro de, producto de esta pelea que todavía hay por esta temática que no esta focalizada, finalmente, como la CONASET no tiene fuerza suficiente, todavía es un tema que puede agarrar cualquiera, entonces, es bien instrumental la relación que hay con las agrupaciones ciudadanas en este momento, desde mi perspectiva, y por eso además se les permiten algunas cosas como que rindan mal las platas, que es una cosa que yo encuentro grosera, a estas alturas del partido, eh, para la CONASET son organismos consultivos y ejecutores, para ser súper sincero, o sea nosotros la verdad es que trabajamos con el que quiera trabajar, le preguntamos cada ves que tenemos algo nuevo que hacer, y en lo posible tratamos de incorporarlos e ellos en la ejecución, o sea finalmente a mi no me interesa trabajar con una productora de eventos que busque su personal, prefiero que la productora de eventos por ejemplo me meta gente que participa en las agrupaciones, que ellos vean a quien contratan y en que precio, pero finalmente que los incorpore a la dinámica, creo que es la manera de potenciar además lo que las agrupaciones hacen.

¿Cómo una suerte de outsourcer sing hacia la sociedad civil?

No, más que outsourcer sing como una bolsa de empleo, finalmente es decisión de ellos si lo aceptan o no lo aceptan, porque, por ejemplo lo que hacemos desde la CONASET, y ahora, ha sido contratar a puras empresas que ganaron licitaciones, y son empresas, no tiene ni una vinculación con las agrupaciones de la sociedad civil, pero dada la mala experiencia que hemos tenido con, con las que han presentado, con todas las que han pedido plata, todas han rendido mal y han hecho mal la pega, sin embargo a estas empresas les ponemos como condiciones que su primera fuente de empleados, por decirlo así, sea gente de las agrupaciones, si la empresa llega o no llega a acuerdo con ellos, ya es otro tema, porque no es una exigencia, sino que es una sugerencia, entonces para nosotros, por eso nosotros decimos que son ejecutores, porque en la practica hay muchos espacios que son iniciativas que han sido toda la vida de ellos, no tiene sentido que nosotros inventemos la rueda de nuevo, entonces lo que hacemos es, sabes que necesitamos

hacer reparaciones en la costanera en buena, o en la alameda en buena, la productora tiene tantos recursos, tiene recursos, negocian con la productora, si es que a ustedes les interesa hacer esas actividades durante tantos meses ahí, y van felices pues, ellos negocian con la productora, con ellos, con eso ellos quedan con recursos para hacer ¿...? En otras poblaciones, es una, una buena forma de relacionarnos con ellos, y con ellos participamos en el diseño, si finalmente cuando hay una discusión legislativa o cuando hay una discusión de un proyecto de infraestructura, o cuando sabemos que un municipio va a presentar un proyecto, les informamos al tiro, cosa que estén al tanto, lo revisen, de hecho incluso desde la CONASET y específicamente en esta área muchas veces nos saltamos procedimientos formales, que es como que la autoridad oficial envíe la información a las agrupaciones, nosotros siempre le estamos informando todo, o sea todo lo que llega a nuestra área es de puertas abiertas para afuera, o sea no...

¿Y en cuanto a las organizaciones civiles existentes, cuales serian las principales?

A ver, furiosos claramente, arriba de la chancha y me guste o no me guste bicicultura, el resto, ah y ciudad viva en cierta medida pero ahí si que hay, bueno yo te conté el problema que yo tengo con ellos, pero son, yo creo que son los cuatro actores más...

¿Red ciclista, macleta?

Lo que pasa es que red, macleta no porque, es que lo que pasa es que Macleta, es una especie de oficinita de ciudad viva, macleta, eh ciclistas inca, son como un consorcio entiendes, Geomas, son todos e mismo grupo de gente, entonces...

Son como, se cambian los nombres

De hecho Geomas y Ciclorecreovia es la misma gente, Geomas es la empresa que contrata a Ciclorecreovia, y el problema que tenemos con ellos es de plata también, finalmente tu no, cuando te ganas un fondo concursable no puedes contratarte a ti mismo.

¿Y en cuanto a este, a la coordinación entre ellos como se da?

En dos espacios muy distintos.

¿Pero existe alguna mesa donde se reúnen?

No, existía, hasta que hubieron problemas de plata, existía una mesa común que la coordinaba yo, eh, pero ahora hay dos mesas.

¿Yo, como CONASET?

Yo como CONASET, yo como CONASET tuvimos durante muchos años en ese trabajo con las agrupaciones de bicicletas, de hecho yo llegue a trabajar con el gobierno entre comillas, a esa mesa de trabajo, porque la generamos desde los furiosos ciclistas el año 98, en CONASET, y después el 2003 después de muchas vueltas y otras pegas, yo llego a la CONASET a hacerme cargo de los temas, eh, pero esa mesa se, se separo, en dos ámbitos, en el grupo de ciudad viva finalmente, que es de ciudad viva, bicicultura, Geomas, no se que, macleta, y el grupo de las otras agrupaciones que son los chanchos, los furiosos, los Redprocciclista, eh, los ciclistas urbanos de Talca, furiosos Valparaíso, no se, como el resto de las agrupaciones.

¿Pero en que consistía al final la mesa?

Justamente en la discusión, revisión y en todo el trabajo de las 4 áreas que te decía, o sea cada vez que había un proyecto de infraestructura se les notificaba, para que ellos lo pudieran revisar, lo comentaran con sus actores que estaba vinculado a esa territorialidad, eh, o los ámbitos de promoción para el tema financiamiento, que actividades hacer, teníamos una agenda de trabajo conjunto, yo no se si tu te acuerdas, el año 2005 fue el primer año que hicimos el día sin auto, quedo, que así como que como que salio en todos los medios, en unos bien otros mal, pero la cuestión fue un éxito, fue harta gente, todo bien, día de semana, con autoridades y todo eso, el 2006 también, el 2007 se metió la gente, después del conflicto de las platas, ellos empezaron, las agrupaciones, el lado de ciudad viva, universidad central, bicicultura, empezaron a pedir plata para hacer la actividad y lo otros como agrupaciones decidieron marginarse, dijeron si el gobierno va a trabajar con ellos, ellos no querían trabajar con el gobierno, eso fue lo que dijeron los chanchos y los furiosos, y con una carta súper dura así a la presidenta, de que no se que, finalmente los otros tipos recibieron platas, pero igual no hicieron nada, entonces el año pasado no tuvimos día sin auto.

¿Y este año?

Este año si pues, este año vamos a tener si o si.

¿Y quien lo organiza eso?

Este año lo voy a coordinar yo, me metí como parte de la agenda programática con las agrupaciones que hemos seguido trabajando que son los chanchos, los furiosos.

¿Pero como CONASET?

No, lo que vamos a hacer es justamente potenciar desde Conacet, las actividades que siempre desarrollaban las otras agrupaciones.

Ya

Ya, ojo que se va invitar igual a las otras, entiendes, a ciudad viva, porque, por un tema de ¿...? Pero se les va a transferir recursos.

¿Y en cuanto a lo que es infraestructura propiamente tal, CONASET; cual es la relación con lo que es el desarrollo de implementación de infraestructura, propiamente tal?

A ver hasta el año pasado teníamos...

Que tu me decías en la reunión anterior, que el que al fin y al cabo vivienda es el que ejecuta, ¿que, cual es la injerencia de CONASET?

Tenemos 2 ámbitos de injerencia, o 3, el principal es que los proyectos que pasan a través del fondo nacional de desarrollo regional, sea, cuando los municipios piden platas para la construcción, el proyecto de ingeniería pasa por nuestras manos antes de que el Mideplan les apruebe las platas.

Es como una COREMA, una, un tipo de...

CONAMA, no COREMA, que la COREMA es política, es claro somos como la, mi área es la que revisa los planos y ve que sus planos cumplan con nuestros criterios de seguridad, independiente de que el modelo de infraestructura no nos guste, entiendes, luego Mideplan aprueba, ese es un ámbito de acción, el otro ámbito de acción tiene que ver con, justamente con Serviu, muchas veces Serviu cuando esta construyendo, nos invita, nos avisa, no se que, porque ellos modifican, una vez que Mideplan aprueba, finalmente igual se le mete mano, y cuando esta construyendo se le ocurre hacer cualquier cosa, entonces hay tenemos un ámbito de acción que es directamente con SERVIU, que nosotros vamos fiscalizamos la obra, y decimos sabes que esta mal, la señáletica no va así, y todo lo que este normado se lo podemos imponer, eh, lo que no esta normado finalmente ellos hacen lo que quieren, y el tercer ámbito de acción tiene que ver con los municipios que reciben la obra, porque finalmente tu como alcalde tenes que hacerte cargo de lo que te construyeron en tu comuna, por lo tanto con los municipios con los que tenemos buenas relaciones, o que les interesa el tema, el municipio nos avisa, cuando el Serviu se ha hecho el loco o independiente de cómo haya sido el canal, el municipio nos avisa, y nos dice sabes que están construyendo ciclovías, por favor ayúdenos a revisarlas, eso se traduce en que finalmente el municipio, si es que encontramos algo que con el municipio estamos de acuerdo que esta mal hecho, el municipio objeta a esa constructora que contrato Serviu y tiene que corregirlo hasta que el municipio lo acepta, porque sino finalmente Serviu es eternamente responsable de esa obra, desde que si se cae alguien hasta la reparación, esos son los 3 ámbitos de acción.

¿Una vez que una ciclovía esta hecha, en el caso de una ciclovía, se le entrega es el municipio después el que tiene que hacer la manutención?

Si, si, cuando una obra esta terminada, hay dos actores que tiene que trabajar y que no, tres, y que no siempre lo hacen, uno, la SEREMI de transporte tiene que generar un decreto, una tontera, que diga que la ciclovía o la pista para ciclista, es pista para ciclistas, ya, o sea si no hay un decreto, teóricamente tu podías andar en avión por arriba, muy pocas pistas tiene ese decreto, ahora, porque ese es un proceso que esta demás en todo caso, finalmente la ley de transito es súper clara y que esos espacios bla, bla, bla independiente que no estén decretados, pero bueno hay un proceso ahí administrativo, bastante tonto que no existe, eh, el otro actor que tiene que interactuar y que no interactúa tiene que ver con el municipio que es el responsable del mantenimiento, limpieza, mantención de señales y todo eso.

Vialidad interna del municipio.

Claro, dirección de transito, para ser exacto, y el tercer actor que tiene que actuar si o si, y es el que menos actúa, es carabineros o fiscalización, básicamente es carabineros responsable de sacar a los peatones de la ciclovía o a los motociclistas de las ciclovías, y no es otro actor, entiendes, y ellos son los que menos están trabajando en este ámbito, ¿..? en todas partes y en otras cosas, pero este ámbito no lo están ¿...? Mucho.

El típico auto que se estaciona arriba de una ciclovía

Eso es una multa, es lo mismo que estacionarse en una vereda, es multa al tiro, sin cuestionamientos.

Y en cuanto a lo que existe hoy en día en términos de infraestructura para el uso de ciclistas, que es lo que existe y si es que esta, ¿cual es tu opinión como CONASET desde la que existe hoy?

A ver, lo que pasa que la opinión de CONASDET esta reflejada en los estudios que hemos hecho, finalmente cada vez que nos entregan un estudio ¿...? Davis, ahí viene una evaluación, desde la población, y también desde los técnicos de cual es el estado actual de la infraestructura y por lo tanto la evaluación es positiva, la ciclovía peor evaluada en algunos de sus aspectos, que puede ser carpeta o demarcación, esta todavía con nota azul, y son muy pocos los casos donde (fin lado B) bueno lo que te decía que la infraestructura, aun es insuficiente, porque para que uno pudiera tener una ciudad, con el concepto actual de ciudad y de cultura de movilidad, la gente se pueda movilizar libre y seguramente, en bicicleta por toda la ciudad, necesitas de una red de a lo menos 1200 kilómetros de facilidades, y tenemos 120.

¿Eso es lo que debiera existir, según la masa crítica de santiago?

No, no según la masa crítica, esa es una discusión súper interesante que yo he tratado de evitar toda la vida, eh, la bicicleta, nos paso lo mismo en el sendero de chile, la misma discusión, tu tienes que facilitar y potenciar su uso

masivo, por lo tanto no es un tema de demanda, tu no puedes esperar que hayan más usuarios de bicicletas para seguir dándoles facilidades, no en una ciudad como santiago, ya, es la revés, tu tienes que darle más espacio para que hayan más usuarios de bicicleta, finalmente tenis que aumentar la oferta de facilidades, porque la bicicleta tiene una carga cultural tan grande que no es como, o sea finalmente a la gente, andar en auto en santiago es una mierda, eso no, no, muere mucha gente directamente por accidente, indirectamente por problemas de contaminación, por estrés, por sedentarismo, por mil, mil cosas, que tu puedes vincular directamente al auto, hay gente que se gasta la mitad del presupuesto en mantener el auto, la gente igual quiere usar su auto, las calles están congestionadas, son estrechas, la gente igual quiere usar su auto, y que pasa, en la medida que tu les das más infraestructura ese espacio de infraestructura no soluciona ningún problemas sino que se satura, la costanera norte estaba proyectada para que se saturara en 10 años, duro 3 años, y esta saturada, entonces ahí tenis un problema donde la oferta hay que restringirla, finalmente no hay que construir más calles sino que hay que achicar las que existen porque es lo mismo que pasa con la dieta de los enfermos cardiacos que tiene las arterias tapadas de grasa, tenis que cambiar la dieta, sino el tipo se va a seguir enfermado por muchos by pass que le pongan, en cambio con la bicicleta es distinto, tu tienes que incentivar a que la gente tenga una dieta sana, tenis que darle facilidades para que coman, para que en los colegios no se venda comida chatarra, no se con la bicicleta pasa lo mismo, yo creo que aquí no hay un tema de demanda, sino que hay un tema que hay que aumentar la oferta, todavía, hasta que tengas una masa critica, cuando tengas sobre el 15% de la población moviéndose si, ya no es un problema de oferta, ahí la demanda va a hacer que la red crezca más, entonces estos 1200 kilómetros, eh.

¿Y actualmente cuanto kilómetros...?

123 aproximadamente, vamos a llegar como a 150 este año.

¿Y esto en que comunas más o menos?

En el gran Santiago, el grueso esta en providencia, santiago, Ñuñoa.

Ya, ¿y eso en cierta forma se ha dado porque de parte de las autoridades ha habido un interés por implementar estas ciclovías, o porque también se ha tratado de focalizar la implementación en ciertas comunas donde a lo mejor, por sus características socioeconómicas, culturales, puede que sean más permeables al uso de bicicleta?

A ver si tu me preguntas, yo creo que desde la perspectiva de gobierno central y con una mirada social y no se que uno debería haber construido una red súper densa de la zona poniente al centro, que es lo que no se hizo.

¿Y por que?

Te lo explico.

¿Fue una decisión política?

No, fue una decisión técnica, lo que pasa es que, el tema de la bicicleta no era tema el año 2003 todavía, dentro de las autoridades municipales y técnicas, el banco mundial cuando pone lucas acá, son platas de un fondo de descontaminación, de un fondo ambiental, por lo tanto no va a poner plata en comunas de escasos recursos, donde el auto no es un vehículo muy significativo, sino que la pone en comunas donde los viajes son necesariamente cortos, Ñuñoa, providencia y santiago, donde hay un alto uso de autos, y por lo tanto el impacto de una red ahí, desde la perspectiva ambiental era mayor, eso ocurre el 2003, por eso que nosotros, yo te conté que empezamos a medir, una medición que no se ha formalizado pero que existe, que nosotros la podríamos documentar y tabular, es lo que paso con las demandas de las autoridades y técnicos, una ves que esta red se construyo, y se vio que más o menos resultaba, después de eso el tema de la bicicleta fue tema para todos los alcaldes, entiendes, ahora hay demandas de la zona poniente, de la alcaldesa de cerro Navia que tenemos su red diseñada completa, ahora se le están pasando los recursos pronto, Maipú, comunas que para las que nunca el tema de la bicicleta, o de darle facilidades a sus vecinos para que se movieran en bicicleta, fue tema, ahora es tema, entonces.

¿Y por que, que hizo el cambio en el switch?

Demostrar que se podía, y que se podía en comunas donde tu esperas que la gente no anduviera en bicicleta porque eran comunas, Ñuñoa y providencia, sobre todo providencia, comunas bien, o sea porque estamos hablando de procesos culturales ah, no estamos hablando de... entonces con las autoridades políticas que tenemos, que son viejas, añejas, que finalmente ellos nacieron cuando el auto era una, y sigue siendo...

Un lujo

No un lujo, una razón de ser, había que llegar a tener auto de hecho, eh, no puedes pedirles que entiendan cosas técnicas tan complicadas como un elemento tan sencillo, tan mal visto históricamente, pero que además tiene tantos beneficios, entonces de verdad es un proceso bastante raro, lo que pasa después de que el GEF Con el banco mundial gastamos estas lucas, es que todos los municipios, los intendentes, la presidenta actual cuando estuvo en candidatura, todos vieron que la bicicleta era tema y ahora es tema para todo el resto de las comunas y se esta trabajando en el resto de las comunas, entonces, eh, ahora es 120, la apuesta es llegar a 1200, son 1300.

¿1300 en cuanto, en 5 años?

No, no, no esta plata, no, 1200 en total.

¿No hay una meta así?

Eso es lo que, como se llega a ese nuevero, uno lo que, o lo que se hizo en su momento fue calcular, eh, dadas las condiciones de tránsito y culturales de este país, de esta ciudad, ¿Qué densidad de ciclovía, por kilómetro cuadrado de ciudad tu deberías tener, para que la gente de verdad pudiera movilizarse libremente, sin tener que viajar 5 kilómetros para allá, avanzar 2 kilómetros y devolverse 5 kilómetros, si no?, y eso te da esa densidad de 1300 kilómetros, 1296 para ser exacto, ya, eh, responde a eso, si tu me preguntas yo creo que con 400 kilómetros, o con 600 vamos a estar funcionando el descueve, y no va a ser necesario ni un metro más, pero no se sabe.

¿Por qué es la ciclovía la solución?

Es que la ciclovía no es la solución, porque como te digo estos son procesos culturales no de infraestructura, entonces lo que pasa por la, por eso te digo que, también lo que te acabo de mencionar, si uno lo mira desde la perspectiva de un ingeniero, en un papel cuadriculado si, para una ciudad como Santiago 1296 kilómetros de redes de pistas para ciclistas me da la posibilidad de que cualquier persona llegue rápido a una ciclovía y se pueda desplazar por toda la ciudad, eses es como el concepto geográfico, matemático, de ingeniería de transporte, eh, sin embargo, es probable que cuando tu llegues a una masa crítica de una población cercana al ¿...? moviéndose en bicicleta, ese volumen de infraestructura no sea necesario que es lo que pasa además en otros países y en otras ciudades, si, finalmente cuando un habla de Santiago no está hablando de Chile, tu ve vas a, hace 4 años la alcaldesa de... ¿Qué comuna era? San Francisco de Mostazaal creo que fue, o en Rancagua, no me acuerdo, una de la VI región, quería hacer ciclovías en el centro de la comuna, porque tenía una ciclovía por la autopista para los temporeros y otra en la entrada del pueblo, y en el pueblo querían hacer una ciclovía, y tu salías a la calle y cachabas que pasaban 10 caballos, 3 carretas, 600 ciclistas y 2 camionetas, entonces tu dices, no pues, alcaldesa usted no necesita hacer ciclovías acá, usted necesita hacer veredas continuas en los cruces, para que las camionetas pasen más despacio, entiendes, las ciclovías no es la solución, es el contexto en el cual se desarrolla, yo creo que en este momento las ciclovías son un catalizador, para que más gente pedalee, para que más gente entienda que esta es una solución viable.

Un efecto visual.

Y porque, lo que nos paso con la red ¿...?, finalmente el incremento del número de usuarios, de este 15% anual los últimos tres años, no tiene que ver con vecinos de Providencia que ahora quieren una ciclovía en Antonio Varas, pelean por Antonio Varas, tiene que ver con vecinos que vienen de Macul, que pelean todo Macul sin ciclovías, cruzan Ñuñoa sin, bueno ahora con ciclovías por Antonio Varas y tienen un pedacito de ciclovía para llegar a su pega, entonces estos nuevos tramos de ciclovía, y si no los consideran otras partes de la ciudad, permitirían que mucha más gente se atreviera porque tiene un tramo cercano, a usar la bicicleta, pero luego se moviliza de manera normal, y por lo tanto por eso te digo que son un catalizador, no por un efecto visual sino que por un tema de, de confianza y de dar un espacio para que la gente venza los miedos y aprenda a usar la bici y entienda que es una opción, porque en la práctica, cuando tu miras el mismo estudio, porque la gente no se mueve en bicicleta, por la distancia, por miedo a la capacidad física, no es por miedo a los accidentes, no se porque encuentran que el tránsito, o sea, es una de las variables, pero no es la más fuerte, el tema del miedo a la inseguridad del tránsito, es porque creen no tener la capacidad física, entonces en la medida que tu les das espacio físico o de esparcimiento, donde tu les demuestras que si se pueden mover 10 kilómetros en bicicleta, y en poco tiempo lo hacen.

¿Y en cuanto a lo que es ciclovías existente, existe algún tipo de mapa, que le permita al usuario, en cierta manera saber donde conectar, o donde puede...?

Si, vamos a publicar uno de hecho ahora, ahora para el 22 de abril vamos a tener uno listo, uno pequeño y después vamos a tener uno del gran Santiago.

Es que existe uno que está en lo de los chancheros, tienen un mapa en su página.

Nosotros hicimos con Oxford uno que es el que se ha difundido por todas partes, pero que es del año 2003 que tenía la red GEF no más, lo que vamos a sacar ahora es el red GEF actualizada de las condes, pero incluyendo las condes, Providencia, Ñuñoa, Estación Central, Maipú, y yo creo que para eso de septiembre, cuando ya estén el resto de los proyectos terminados, o más avanzados, vamos a sacar uno del gran Santiago, en grande así.

¿Hay uno que es como donde muestran las ciclovías conectadas a todo lo que es, es decir las líneas del Transantiago, y los recorridos del Transantiago con ciclovías?

Si, a parte lo que vamos a tener para septiembre además, ya van a ser los puntos de estacionamientos con estacionamientos construidos, septiembre, octubre, entonces la apuesta es poder mostrarle a la gente que por aquí se pueden mover en bicicleta y además aquí tiene estacionamiento para bicicleta, y que además aquí accede al Transantiago, así que ¿...? Posibilidad de ahorro de un viaje.

¿y los estacionamientos estarían donde?

En distintos puntos de la ciudad, el grueso asociado a estaciones de trasbordo.

Es que yo me acuerdo que se hizo un estacionamiento ahí en donde estaba pila del ganso

En las rejas, en el año 90.

Si, uno que está techado, pero ahora no se si se usa, no...

A no, está en las rejas ese, no todavía, eso lo hizo el Serviu y lo tiene cerrado todavía, y lo construyó hace 2 años.

¿y por que lo cerraron?

No, nunca lo abrieron.

¿y por que no lo abrieron?

Ese estacionamiento debió haber estado al otro lado de avenida las rejas, de partida.
Porque esta en el bandejon del medio.

debió haber estado en el bandejon del medio pero en otro lado, por un tema de que finalmente la gente no va, desde el centro para allá a subirse al metro, sino que viene posiblemente desde Maipú, Pudahuel, cerro Navia, para subirse al metro por lo tanto lo dejaste a 100 metros del punto cuando lo podías haber tenido a 20 metros, punto uno, punto dos, creo que gastaron muchas lucas por una muy mala solución, que quiero decir con eso, que ahí caben como 40 bicicletas por lo tanto el costo, fue de construcción como de 500 por bicicleta, por lo tanto lo que se arriesgan es que si eso no funciona, yo creo que el temor que ellos tienen es, que tuvieron y que finalmente ya paso la vieja, era abrirlo y que eso fracasara, y que les cuestionaran el gasto y por lo tanto han preferido que la cosa se dilate y echarle la culpa al municipio y... finalmente lo que estamos tratando de hacer es buscar un sistema de administración para que el Serviu transfiera eso al municipio, o a algún privado que quiera, instalar algún negocio ahí.

¿Y que debería tener un estacionamiento, cual serian las características ideales de un estacionamiento de bicicletas?

A ver, desde la perspectiva de la conectividad que te satisfaga la interacción con, o el transporte publico, o algún servicio que de la ciudad, o sea finalmente que este cerca de tu municipio, o donde vas a hacer tramites, donde vas a pagar cuentas, donde vas a hacer compras, donde vas a comprar cultura, o a consumir cultura, eh, ¿...? Porque acá se compra la cultura por lo menos (se ríe) eh, desde la perspectiva de la seguridad del usuario que sea translucido, no puedes tener una cosa cerrada donde tu te metas con tu bicicleta, cosa que adentro te hagan chupete si es que... ah, que ojala este libre de la administración de terceros, o a lo menos libre de costo, o que el costo sea menor que un pasaje de bus de un estudiante, entiendes finalmente si, porque como necesitas incentivar esto, metro ahora va a lanzar sus estacionamientos, el costo va a ser como de 350 pesos de uso, con 350 pesos.

¿Y eso va a implicar que te resguardan con seguridad eso?

Si.

¿Y se hacen cargo si existe algún tipo de robo?

Si, van a poner guardia, alguien que te la va a guardar y todo, pero lo están haciendo en recoleta, si tu me preguntas yo no se cuanta gente en recoleta, la que se mueve en bicicleta, le puede interesar moverse en bicicleta para ir a subirse al metro va a estar dispuesta a pagar, lo mismo que le cuesta, o más de lo que le cuesta un alimentador.

¿Y existe como algún tipo de, como lo que es el, decir esto de planificar lo que es ciclovías, planificarlo como siguiendo las arterias principales...?

Si, pues.

¿... se adosa a este mismo plan, o sigue esa lógica?

Si, mira, lo que tenemos definidos son 82 punto ya, que son los más obvios posibles en el gran santiago, son estaciones de metro, puntos de intercambio modal transantiago, más de 82 de hecho, y esta mala maña de paga estudios muy caros, la subsecretaria de transporte contrato un estudio para definir 200 punto partan de los 82 que yo ya te menciono, y el criterio va a ser el mismo finalmente, frente a cada municipio, ahí ya tenís 109, y listo, y los otros 91 no se donde van a estar pero finalmente ese es el criterio, integración con el sistema de transporte publico, o con centros de servicio, la característica que estamos pidiendo en general que tengan, es que sean gratuitos o que el costo sea menor a un pasaje equivalente, porque o si no, no es un incentivo, o sea yo vecino de una comuna de clase media, o clase media baja, o finalmente que me muevo en bicicleta por en tema de plata, no voy a pagar más de lo que me cuesta un pasaje en micro, entiendes, es como raro eso, a menos que el sistema de transporte sea tan, tan, tan malo, que el royo de la bicicleta para mi sea una opción aunque me sea más cara, es perversamente mal pensado eso, que es lo que esta haciendo metro, para nosotros tiene que ser gratuitos o de bajo costo, ojala que no requieran una interacción de terceros, en definitiva que el sistema de seguridad asociado al estacionamiento, te garantice la existencia de tu bicicleta toda la tarde, con una exigencia mínima que es el tipo de candado que uno usa, ahí estamos poniéndonos medios mañosos, o sea nosotros lo que estamos pidiendo que ahora nos diseñen es un estacionamiento donde si tu usas un candado ulock, aunque sea el corto, el más barato, que es caro porque igual es, vale 17 lucas, no haya posibilidad que te roben el sillín ni nada de la bicicleta y que no te roben la bicicleta, te podrán pinchar las ruedas de pura maldad pero no se la van a poder llevar, o sea, entonces hay, de hecho tenemos soluciones tipo ya que son muy sencillas, entiendes que finalmente ponte tu, para darte un ejemplo, metes la bicicleta, ah, que no tengan que ser colgadas, por un tema de accesibilidad para mujeres, para gente de tercera edad, para cabros chicos, para gente que usa bicicletas pesadas, necesitamos que sea o con rieles en 45 grados cuando mucho, cuando no hay espacio, o en forma horizontal, que sean translucidos para que no hayan problemas de asaltos, y que se generen zonas oscuras, ni nada, ah, y un criterio, que fue una decisión, un criterio político que tiene que ver con que sean de espacio reducido, o sea no sean para más de 20 bicicletas.

¿Cómo un criterio político, por que?

Si pongo un estacionamiento como el de las rejas, que de hecho por eso no lo han abierto, para 50 bicicletas y tengo 15 bicicletas diarias, me van a hacer mierda el proyecto, entiendes, o no, que es lo que se prefiere políticamente, y que es una cosa muy obvia, que si hago uno para 20, la gente me reclame de que puta necesitamos uno para 40 y tu

resuelves el problema, pero sobre todo en 2 años tan complicados como los que vienen, ninguna autoridad se va a atrever a hacer una cosa así como para 500 bicicletas, porque no tiene ni un sentido, en Huechuraba paso, la alcaldesa construyo, o habilito una zona como para 200 bicicletas tiene 20, ella no se atrevió a seguir con el tema, no porque haya sido una mala idea, sino porque la imagen, finalmente si tu de verdad técnicamente puedes justificar que ahí van a caber 500 bicicletas, y que en dos años más de promoción, no se que, van a tener 500 ahí todos los días, pero estoy hablando con personas que no, con las que toman decisiones no piensan así, entonces tu le dices, no mire tengamos lucas para 40, pero hagámoslo en 2 etapas, 20 primero, y cuando tengamos demanda, 20 después.

En cuanto a las condiciones de seguridad vial existentes hoy en el gran santiago, para el usuario de bicicleta, ¿en que, como estamos, en que punto estamos, cual sería, o cuales son los mayores riesgos que?

Mira, los mayores riesgos tienen que ver con los cruces y los virajes a la derecha, ahora, hablar de seguridad vial sin compararlo con otras realidades, es terrible, porque tu puedes no tienes como decir si estamos bien o estamos mal, con respecto a otros años estamos mejor que antes, porque si tenemos más usuarios y menos muertos, estamos bien, cuando lo comparas con el resto de América, estamos la raja, estamos demasiado bien, entiendes, los puntos conflictivos para los ciclistas son salvo ¿...? De baja luminosidad o de problemas asociados a alcohol o droga o lo que sea con la conducción de cualquiera de los usuarios, los problemas son los cruces y las zonas donde los vehículos viran a la izquierda o a la derecha, y el ciclista va por la pista, por esa pista, son cosas que, muy fáciles de identificar, o sea hay muy poco ciclista, que muera o que tenga un accidente en una recta, a menos que el conductor vaya borracho o... el de la bicicleta o el auto.

¿Qué elementos de seguridad, tu crees, deberían ser incluidos en un, como preguntas en una encuesta a futuro, a los propios ciclistas?

Eh, que elementos, lo que pasa es que lo que tiene la ley ya me parece bastante, entiendes, yo creo que ya es bastante, que es el tema del casco los reflectantes y todo eso, entonces yo no, yo no le incorporaría nada más, yo creo que lo que hay que incorporar más que con respecto al uso tiene que ver con la relevancia del uso, porque finalmente, saber si usa o no usa, da un poco lo mismo porque, eh, eh...

¿Es relevante usar un casco, es decir, una casco te, te salva de un choque o...?

No, no, los cascos están diseñados para...

Que se quiebren, que se quiebren en el impacto.

No, no, no, para impactos a no más de 30 kilómetros por hora, sobre 30 el casco no cumple, yo he visto ciclistas que se han caído en bicicleta, a más de 40 con casco, con caso para usar en bicicleta en la ciudad, no estamos hablando de actividad de deportivas de riesgo, estamos hablado de circulación.

Casco de plumavit cubierto en una...

Claro, que pasa con el casco, si tu me preguntas para que es útil el casco, es para cualquier cabro chico, o para personas de tercera edad que tiene problemas de equilibrio, porque ante una colisión con otro vehículo, o una caída a velocidad alta en bicicleta el casco no te sirve mucho, por el contrario, incluso produce algunas lesiones, dada la forma, produce lesiones cervicales y otras cosas, por eso es un error que el casco sea obligatorio, tu puedes sugerir que la gente use casco, hacerlo recomendable porque al final ante ciertas caídas te sirve, pero cuando lo haces obligatorio la experiencia, por lo menos la europea era que de la gente dejo de usar casco, porque finalmente te multaban tanto, era tan cara la multa por no usar casco que la gente prefirió no usar bicicleta, pero sí, ese es el royo con el casco, el resto de los elementos yo creo que son, no tengo ni un cuestionamiento contra los reflectantes ni las luces, creo que es positivo que la gente los use, finalmente es importante que te vean, porque como te digo los accidentes son o en cruces, o en virajes o en horas de baja luminosidad, entonces es fundamental ser visible cuando circulas en bicicleta, sobre todo desde atrás, desde adelante yo tengo mis aprensiones, yo viví mucho tiempo en las vertientes, y pasaba por un pedazo bien complicado en puente alto, y ahí yo apagaba la luz delantera.

Para pasar piola.

Pico, que me veían cuando ya pase pues, pero que no cachen que viene un ciclista ahí, obvio.

Andar con un telescopio

No ¿...? inseguro, pasaba por lo Hermida, no me acuerdo por donde, no, ni cagando, mejor pasar piola.

Y ya y como ultimo kit ¿se cree o se piensa desde la CONASET como ítems a incluir en la elaboración de estándares técnico de uso de la bicicleta, de el vehículo en si, que debería...?

Ah, mira justamente ese es un trabajo, lo que, cuando el..., nosotros lo que estamos trabajando es que para que, que se cumpla con la ley, si finalmente la ley acá es bastante completa, si ese es el mayor royo, entonces lo que queremos es que la bicicleta salga de tienda a menos que sean bicicletas específicamente para deporte, eh, que vengan con todo lo que la ley ya exige, cosa que el usuario final, no tenga mayores complicaciones y no tenga que andar comprando cosas, luces extra ni nada, eso por una parte y por otra parte lo que si estamos trabajando, con algunas empresas, especialmente con Oxford, que es la que, la más sería y la que más nos apoya, es el tema de normar la calidad mínima de los componentes de las bicicletas, o sea yo encuentro súper terrible que tu por comprarte una bicicleta de 30 lucas, estés arriesgándote a quebrarte los dientes, porque la orquilla es de mala calidad, que es lo que pasa con las bicicletas que traía jumbo, que traía líder, que eran bicicletas a 30 lucas, la raja, entiendes, pero como pagaste la mano de obra, o sea, entiendes de verdad es raro llegar a un precio así de bajo si no, estas sacrificando, uno al que la hizo, y dos la

calidad de los componentes, porque pasan dos cosas, una porque el usuario lo más probable es que tenga un accidente, porque los frenos son malos, los fierros son malos, todo eso, y porque además ante una mala experiencia, tu posiblemente no te atreves a repetir la experiencia, entiendes, o sea mucha gente tuvo accidente porque bajaba una cuneta y se le doblaba la orquilla, mal pues, entonces ahí lo que se está trabajando justamente para una estandarización de un piso en la calidad, no queremos que haya puras bicicletas top de titanio, para nada, pero queremos que haya un buen nivel de calidad, de resistencia, de durabilidad de los componentes y de garantías mínimas.

¿y cual serian según tu, buenas y malas practicas que se registran en las personas que andan en bicicleta?

Andar en bicicleta es en si una buena practica, las malas, circular contra el transito, andar copetiado, circular por la vereda rápido, o sea yo entiendo que la gente ande por la vereda, no tengo mayor royo con eso, pero que anden rápido, no dándole la preferencia a los peatones creo que es un error grosero, eh, como la única, un error pero que en definitiva tiene que ver con la victimización del ciclista es, no usar el espacio que nos corresponde.

¿...? Psicológica

definido por FORESTER muy bien, la inferioridad ciclística, eh, eso de circular tan pegado a la cuneta, es un error para todos, o sea finalmente para el usuario, para otros usuarios que finalmente el automovilista cacha que todos los huevotos andan pegados a la cuneta, y porque este tipo anda por el medio, es un error, si, si, otro error de muchos ciclistas, es por ejemplo ahora esta la discusión del tema de los estacionamientos, y de hecho ayer hubo un debate en la, en el 4, en el noticiero de la tarde, en la red, sobre el tema de los automovilistas y la restricción a los catalíticos, entonces ¿...? Una solución, entonces los tipos decían que no, que en Chile no, que no más del 10% de la población se podía ir en bicicleta, finalmente no más del 10% de la población se moviliza en auto, ojo, o sea hay 2 millones de autos y en Vitacura tienen 3 autos por familia, y el número no da, pero son discusiones de datos súper distintas, y ahí lamentablemente, los que defendían la bicicleta, que era un tonto de ¿...? El marido de la gringa de hecho, un profesor de la Andrés Bello, y otro loco más caían en el error de pensar que la infraestructura era, el proceso que había que dar si, o si, yo no creo, yo creo que ese es otro gran error de los defensores de la bicicleta, creer que se necesitan estacionamientos, tu lo que necesitas, con un kriptonite yo me he estacionado toda la vida en cualquier parte, yo voy al cine en bicicleta, yo voy a comprar en bicicleta, yo salgo a carretear en bicicleta, y ahí está, nunca me la han pelado, y no necesito estacionamiento, necesito un poste, y de hecho cuando, no se si vas a Galindo, o entiendes Galindo ahí en Bellavista, por la calle Dardignac, primer árbol esta lleno de bicicletas, de los que van a Galindo, y hay gente que además, los que se sientan afuera, las dejan en los estacionamiento de autos pegadas a la cuneta, no necesitas estacionamiento para... cine arte alameda, pusieron un estacionamiento, lo que es una estupidez porque la reja de afuera estaba la raja para amarrar bicicleta, ahora tiene un estacionamiento chico que no cabe todas las bicicletas, que ocupa espacio, que se ve feo donde lo pusieron, no se, el Liguria por ejemplo tu te amarrabas a un poste, al único señal del que había sobre el metro, ahora pusieron tres estacionamientos, se llenan, ya hay se justifico, pero entiendes que no era, cuesta, me cuesta encontrar casos en donde la infraestructura soluciono el problema, yo creo que ese es otro error de los defensores o de los usuarios de bicicleta, o de los defensores de la bicicleta.

Ya pues, seria.

Felipe Duran; MFC

Bueno Felipe, entonces partamos con la entrevista y la primera cosa sería preguntarte, en términos muy generales cual es tu visión respecto del uso de la bicicleta en el gran santiago, partir por lo más general.

Mira, por una parte estamos súper, como movimiento estamos súper contentos de que el tema se este masificando, lamentablemente no por el lado que nosotros queremos, que es por el tema de quitar, eh digamos que usuarios de el automóvil digamos, eh, se estén yendo a la bicicleta, sino más por un tema del transantiago, o sea tampoco nosotros estamos en contra del uso del automóvil, que nadie use el automóvil, es imposible eso, o sea para ciertas cosas el automóvil es necesario digamos, pero nosotros tratamos de que no se abuse del automóvil, eso por una parte estamos, como te digo estamos súper contentos del tema, pero por otro lado los usuarios que estamos teniendo son gente que se esta bajando del transantiago.

Más que del automóvil.

Que del automóvil digamos, nosotros apelamos que tener un, para la gente que definitivamente no se va a subir a la bicicleta, eh, haya un buen sistema de transporte publico digamos, ¿...?, vemos que no se cumple digamos en estos momentos, pero eso es más o menos el tema, las dos caras del momento que se esta viviendo ahora.

Perfecto, ¿y entonces el transantiago tu dices que ha introducido cambios efectivamente en el tema del uso de la bicicleta?

Claro, no efectivamente, o sea ha subido hartito el tema y también digamos, el conocimiento de las organizaciones más importantes digamos, también hemos aportado durante años hacia el tema digamos, y tratamos de causar toda esa gente de que se esta subiendo recién, que cree que el tema no es llegar y subirse digamos, tratamos de educarla con el tema, que no es llegar y subirse.

¿Educarla en que cosas básicamente?

En el tema de seguridad digamos, o sea de que tienen que usar chalecos en la noche, a lo mejor son un poco antiestéticos pero es visible al automóvil, el tema de las luces, el tema del casco, hay detractores con el tema del casco, o sea arriba de la chancha esta en contra del uso del casco.

¿Y por que?

Es que dicen que no, como que no sirve digamos, que no sirve para el tema de las caídas pero, mira de la gente que conozco que se ha caído se ha salvado por el casco de no pegarse en la cabeza, chachai entonces, y además que ahora es ley, o sea igual depende del criterio de la municipalidad si te aplica la multa o no, pero ahora el tema es ley o sea, hay, de repente si te pilla un carabinero, que sabe te va a multar.

¿Te puede pasar parte?

Claro, no de hecho a gente le ha pasado parte.

¿Por no usar casco?

Por no usar casco.

¿Y en que municipalidades para no ir a meterme?

En Ñuñoa creo, en Ñuñoa creo que se dio experiencia de gente que la han multado por no usar casco, pero como te digo, o sea de repente carabineros tampoco ayuda mucho porque de repente aplica la ley y de repente no la aplica, o sea.

¿Y en ese sentido que sería conveniente que la aplicaran o que no la apliquen, esa ley, de pasarte multa por ejemplo por el casco?

O sea, bajo mi experiencia yo prefiero que la apliquen, digamos porque la experiencia que yo he tenido de la gente que se ha caído, le ha servido el casco, o sea, el casco te puede servir, máximo 30 kilómetros por hora que es un, pero ahora o sea si un auto te viene a ¿...? Te va a chocar igual vas a tener problema digamos, que es el tema que tenemos con los mosquitos, que andan más rápido digamos y...

¿Y la gente no usa casco?

Claro, no usa casco, tiene que usar casco de moto porque el casco de bicicleta no lo usa.

No le sirve

Entonces, ahí tenemos una campaña ahí, para que no se homologue a bicicleta el tema.

Si, obviamente, de hecho nosotros no la estamos considerando una ¿...? bueno a mí me pasaron multa, pero por andar arriba de la vereda.

Claro, ese es otro tema, o sea de repente mucho depende del criterio el carabinero que te toque o sea.

Claro, bueno eso fundamentalmente con el tema del transantiago, pero haciendo un análisis un poquito más histórico entiendes metiéndose más en el lo que ha pasado en el tiempo ¿Cuáles podrías decir tu que han sido los cambios que se han notado en la bicicleta en el último tiempo digamos, del uso de la bicicleta en Santiago?

El tema lo que pasa es que se asocio mucho a la bicicleta como el transporte del pobre, entonces ha cambiado un poco el tema cultural, ya se esta viendo mucha mujer arriba de la bicicleta, muchos ejecutivos, harta gente de la TV de repente ha salido con el tema, entonces ahí ya se esta produciendo el cambio cultural que, que es lo principal digamos, o sea más que llenarnos de ciclovías, es un tema cultural que últimamente es tema.

¿Y desde cuando tu lo podrías más o menos pesquisar eso que viene ocurriendo?

Mira yo llevo 5 años en el movimiento y yo creo que en estos últimos 2 años, más masificado.

¿Antes del transantiago?

No antes del transantiago, o sea ha sido más detonante el tema del transantiago pero de a poco hemos ido sumando adeptos digamos.

¿Habría una especie de moda en ese sentido o no?

Nosotros esperamos que sea una tendencia y no una moda, nosotros igual lo queremos ver en el tiempo porque a lo mejor, si se arregla el sistema publico vamos a ver que va a pasar digamos, pero nosotros intentamos, a través de, como te decía, del tema de la educación, de que es factible andar en bicicleta y que o sea, pa el tema no dejarlo.

¿Pero y este incremento de ciclistas a partir de 2 años atrás a que se debe, si no es al transantiago?

Mira, a parte del tema del transantiago también esta mucho el tema de la congestión de las ciudades que cada vez nos estamos llenando más de, de autos y también por el tema del calentamiento global hay mucha gente que también lo hace por ecología digamos.

Por una cuestión ecológica.

Claro, entonces también tenemos esa parte de que gente que se esta subiendo a la bicicleta porque sea una alternativa ecológica digamos ¿...?

Mira, eso es súper interesante porque entronca con la pregunta que te quería decir ahora digamos, que tiene que ver con ¿es posible hacer una caracterización de usuarios de bicicleta en Santiago, tu podrías decir mira existe tal tipo de usuario, que se identifica, o se diferencia de este otro tipo, existen usuarios identificables?

Mira por ejemplo, arriba de la chancha como que, quiere mucho pelear el tema de la, del ciclista de Nueva York o a lo mejor el tema que se ve en Holanda, claro y nosotros...

¿Cuál es esa situación?

Lo que pasa es que, Santiago no es Holanda o sea, lo que veo que hay, de repente las distancias son 8 kilómetros, y además que esta la infraestructura, las ciudades son más chicas, o sea aquí tenemos Santiago todos dicen que son donde se concentra la mayor parte de los trabajos, pero hay mucha, comunas dormitorio por ejemplo yo vengo de Maipú, son 20 kilómetros, entonces no es lo mismo recorrer 8 que 20, o sea, entonces por ejemplo de repente ¿...? Pero viene de no se pues, de los edificios que están construyendo en Santiago se vienen a Providencia entonces, pero no es tan así digamos.

Pero de todas maneras ¿tu podrías decir que existen tipos de ciclistas distintos en Santiago?

Claro, es que, es como en la computadora, o sea, depende para que usan la bicicleta es el modelo a que se adapta, o sea, hay ciclistas urbanos, urbanos, que usan bicicletas que son sin cambios, que son más delgadas, etcétera, etcétera, por ejemplo yo también las usaba, pero igual es un poco más complicado por las distancias, y además con toda esta, esta como se llama, la ciclovía que están ahí no más, entonces como una bicicleta sin cambios es como es medio, es complicado, entonces es mejor usar una bicicleta que sea más híbrida, que te puede servir para la ciudad y te puede servir pa paseos.

Que tiene que ser una especie de mountain, pero, entre rutera y mountainbike.

Claro, usar neumáticos lisos, que también te ayude.

Claro, una forma de caracterizar tal ves a los tipos de usuarios tendría que ver con, con el tipo de bicicleta que este usa, no cierto.

Claro, y las necesidades que uno tenga, por ejemplo, ahora yo en este momento tengo 2 bicicletas, esta la Trek que la uso para venirme a la pega, me demoro pero hartito menos, y otra que la tengo para uso más cerca, o sea por ejemplo si voy a ver a mi suegra que vive cerca, si la dejo en un supermercado también uso eso, porque la puedo dejar tranquilo y yo se que.

Que no te la roben y todo el cuento, como pa desplazamientos más cortos.

Claro, desplazamientos más cortos.

Claro, pero seguimos asociándolo al tipo de bicicleta, yo también estoy pensando en lo siguiente digamos o sea, y que tiene que ver con lo que estamos caracterizando en el estudio existen tal ves tipos de ciclistas que podríamos decir los ciclistas recreativos, existen los ciclistas deportivos, y existen ciclistas por ejemplo funcionales, que son los que se desplazan al trabajo, que usan la bicicleta para desplazarse como medio de transporte, pero hay otros que la usan para pasear, para salir en familia a pasarlo bien, o otros que la usan deportivamente para competir, o para entrenar etcétera, independiente del tipo de bicicleta porque yo puedo tener una media pista y usarla funcionalmente para ir a la pega me entiendes, entonces ¿se da ese tipo de caracterización de usuarios y podrían añadirse otros, que piensas tu de eso?

Si, lo que pasa es que de repente no se pues, eh como te dijera, eh, nosotros lo primero que preguntamos ¿para que va usar la bicicleta? Partimos de esa base entonces, por ejemplo si una persona nos dice no yo tengo una ruter, pro tengo que andar por aquí, mira te recomendamos usar esta otra alternativa, mantén tu ruter pero cómprate otra, entonces tratamos siempre de amoldar al usuario a las necesidades de la persona digamos, o gente que definitivamente hace deporte y va con ella ya sea a la pega, o ya sea al San Cristóbal, o sea también de repente por cuestión de gusto digamos.

¿Pero tú coincidirías con esa clasificación que hago yo?

Si, si, no de todas maneras.

¿Y le agregarías otra o no?, aparte, mira, yo digo recreativo, deportivo y funcional, por poner.

No, yo creo que esas son las tres categorías grandes digamos, o sea hay gente que, por ejemplo yo voy a la pega porque no, no salgo tanto a otras partes digamos, pero hay gente que también la usa, yo tengo una persona que compite, y también se va a la pega pero en un...

¿...?

Claro, se saca la mugre pero, ¿...? Si pues no vuela, vuela, entonces, pero no esos son como las tres grandes...

¿Y ahora por ejemplo el turista, el cicloturismo sería una categoría distinta o no, o entraría a ser recreacional?

Si debería ser más recreacional, lo que pasa es que a ver, el cicloturismo eh, tuve en algún momento un grupo que se llamo cicloturismo.

¿Un grupo que se lamo cicloturismo?

Pero desapareció, mucho copete, era más copete turismo, entonces claro, hay grupos que por ejemplo toman el auto, llegan hasta cierto kilómetro y después recorren en bicicleta.

Perfecto, tenis toda la razón.

Hay unos de santiago que se llaman creo que cipreses o algo, o otro grupo no me acuerdo, y claro y ahí otro grupo que pone más plata digamos, o sea las bicicletas de un millón para arriba, entonces toman la camioneta, se van a tal parte y después recorren y después vuelven, vuelven y después recorren, pero es más un tema recreativo o sea, o sea no se suben la bicicleta para...

Sigue siendo recreativo, claro, ahora cuéntame, independiente de los usos, ¿cuales son según tu juicio digamos, los beneficios asociados a la bicicleta y los problemas que pudiera traer también la bicicleta?

Partamos por lo primero, mira los beneficios es por el momento que esta viviendo Santiago ahora, se esta sobre saturando de transporte motorizado, entonces hace poco Chilevision esta haciendo un estudio del tema y demostramos digamos que la bicicleta se demora menos, entiendes o sea, sin necesidad de andar loqueando en la bicicleta, nosotros llegamos antes, se hizo una prueba previa, entre nosotros, entre arriba de la cancha, furiosos, hicimos una prueba, y después ahora se hizo el tema de la tele, que es lo que queríamos realmente demostrar porque no nos ¿...? A nosotros mismos, sino que ¿...? Entonces, por lo menos en el momento actual que se esta viviendo en Santiago, esta demostrando que somos más, que podemos llegar antes.

Un beneficio sería la rapidez.

Claro, la rapidez.

Y la eficiencia de desplazamiento por decirlo de alguna manera.

Ahora, como te digo, el ciclista urbano en su mayoría no es deportista, entonces tampoco decimos ah váyanse en, porque siempre esta el prejuicio, no de que tengo que ducharme, que llego acalorado entiendes, entonces por ejemplo, claro, yo llevo 5 años y llego aquí tranquilo o sea, me cago de frío igual ando con buzo y no llego a ducharme, o igual les dije a mis compañeros si sienten un mal olor, o sea avísenme, pero no o sea nunca he tenido ese tipo de reclamos, porque ya tengo un training ya, de bicicleta entonces, es un poco el tema de la estabilidad, eh, se me fue la onda.

De los beneficios, estamos hablando de los beneficios.

Bueno, obviamente el tema de la contaminación, eh, también esta el tema de, de que generalmente el ciclista como que no anda como depresivo digamos, por un tema de actividad física o sea ya sea trotando, que creamos nuestros propios ¿endorfinas creo que se llaman?, entonces no andamos, llegamos con otro estado de animo, o sea.

Menos estrés.

Menos estrés, o sea yo llego súper bien, un compañero ay que el metro, entonces también sería otro beneficio, y el otro es el tema de la movilidad o sea la bicicleta uno prácticamente la puede dejar en cualquier lado, no tiene que pagar prácticamente nada, o sea no hay, muy pocos casos, sea más que la mantención que es súper poca en el año, en comparación con otros vehículos, ¿y que más podría ser?

Salud, condición física.

La condición física, o sea como te digo, mucha gente al principio esta, la traspira toda y vamos, pero después ya con el tiempo ya se va acostumbrando el tema, y nosotros siempre apelamos a que sea un pedaleo tranquilo o sea no es necesario andar, andar corriendo por el tiempo, y además que tampoco se puede correr mucho en Santiago o sea, a no ser que sea un tramo, pero como son las ciclovías así ¿...? Con el tema de las ciclovías que han ingresado que tienen muchas cosas, que más parecen pista de obstáculos más que ciclovías.

¿Cómo encuentras las ciclovías, cual es tu opinión de las ciclovías?

No malísimo, no de hecho hace algunos años atrás nosotros gritábamos por las ciclovías en las cicletadas pero al final estamos viendo que el tema no, o sea, malo o sea le están quitando espacio a la gente, o sea la idea de nosotros ¿...? Le quiten espacio a los autos, o sea ¿...? están haciendo ciclovías en los parques, y están pidiendo unos estándares súper entupidos, por ejemplo, para el tema de las subidas tiene que ser 2 centímetros.

¿Cómo así dependiendo...?

Claro, dependiendo cuando uno pasa a la vereda son 2 centímetros, en ves de ser liso digamos, no...

Ah ya, le ponen 2 centímetros

Claro, entonces igual como que pega el... y al final provoca desgaste, de hecho nosotros recomendamos que usen, llanta doble pared porque en el fondo después ya empieza el desgaste, eh, no están bien construidas, o sea el asfalto es ahí no más, si la mejor ciclovía que hay es una que esta en Curico, que en el fondo son unos tachones que...

Pista segregada digamos.

Claro, pista segregada o sea es la mejor ciclovía que hay, o sea no es necesario más.

¿Qué opinas ponte tú de la que queda en Antonio varas?

Eh, Antonio varas, bueno esa ya estaba ya, no era necesario hacerla así, es muy parecida a una que esta en Maipú, o sea en ves de aplicar los tachones, hicieron una estructura...

Además que tienes razón, yo no había concretado eso, están subiéndolas a la vereda, en ves de segregarse en la calle y eso sería importante...

No, o sea, el espacio que necesita no es tanto, o sea igual se le puede quitar un poquito de espacio a la vereda, pero no todo el espacio, y además que la gente camina por ahí, entonces la mejor ciclovía es la que esta en Curico, y además que, antes esa ciclovía era más ancha, el problema que tenia era que era de un sentido la calle, e igual algunos porfiados se venían por el lado contrario, ahora la hicieron más chica y ya no se produce ese fenómeno.

A ya, tienes razón la usaban para los dos lados.

Claro como era más ancha, entonces claro, o si no adelantaban y se sacaban la mugre, o sea ahora quedo más compacta pero hay una sola...

Una sola vía.

Y el otro tema que ahí, es que por ejemplo hay calles por ejemplo en Republica, que es un sentido y la ciclovía es de doble sentido.

Claro, ¿y eso no debiera ser?

No debiera ser porque generalmente los automovilistas, uno espera ver un vehículo más grande, y lo otro que estas mirando pendiente para un solo lado, porque los autos viene de un solo lado, hasta que de repente viene un ciclista por el otro lado y es súper peligroso, y además que como la señalética, no esta muy normada para la bicicleta, entonces ponen un disco, ceda el paso súper chiquitito, entonces de repente uno tiene un ceda el paso pero el automovilista tiene un disco pare, entonces de repente pasas tu o paso yo, o sea ahí también es complicado, entonces, eh no o sea la experiencia que estamos teniendo con el tema es horrible o sea, la mejor ciclovía es la calle.

¿Qué otro tipo, para que pasemos al tiro a todo el tema de lo que tiene que ver con la infraestructura, los estacionamientos, que otro tipo de infraestructura para bicicletas hay en Santiago y que opinión tienes tu de ella?

Mira, nosotros el día sábado tenemos una reunión de lo que se esta haciendo en Santiago actualmente, mira si el sistema publico funcionara lo ideal digamos sería suplir lo que son los alimentadores, porque esos son trayectos cortos, entonces una de las ideas es por ejemplo llegar con la bicicleta y dejarla en el metro, siempre y cuando el metro este

funcionando bien, o sea yo prefiero seguir de largo, definitivamente, pero una de las buenas ideas es dejar la bicicleta ahí y después tomar metro.

Claro, lo que se llama intermodalidad.

Claro, y lo otro igual se están construyendo estacionamientos pero igual es necesario tener una infraestructura optima, por ejemplo en el Homecenter tienen un estacionamiento abajo, esta enrejado, piden numero, o sea es un poco difícil que te la roben, al contrario de lo que pasa con el jumbo que tiene ene de reclamos de robo de bicicletas, que las dejan ahí nadie se hace cargo, además que el tema de los candados, entonces se roban ene de bicicletas, entonces la mejor infraestructura es eso, o sea una parte en que este segura, que este alguien vigilando, a lo mejor asociarlo con un costo no tan alto, porque si te van a cobrar lo mismo que la micro mucha gente no va a preferir, y eso prácticamente, que este vigilada.

¿Pero tú encuentras que hay una presencia, que se nota la presencia del ciclista en Santiago desde la perspectiva infraestructural, o más bien el ciclista esta invisibilizado desde el diseño de la ciudad?

No, yo creo que estos últimos años se ha tomado más en cuenta el tema, el tema de que como te decía la infraestructura podría ser mejor digamos, entiendes o sea, por ejemplo este mismo ciclero que esta acá antes estaba un poquito más allá y se robaron 2, entiendes, entonces ahora ya lo pusieron al frente y es un poco más seguro, y además el tema del estacionamiento, que yo le encuentro razón a arriba de la chancha de que uno puede encontrar un poste y ya, y bien encadenado ahí uno tiene un estacionamiento, siempre y cuando no moleste al alrededor digamos.

O sea no sería tan necesario una infraestructura tan especializada, contando con lo que ya hay.

O sea en cuanto, si pues en el fondo es poner unos fierros locos no más, pero siempre y cuando este seguro digamos, ya sea de parte de los usuarios de la bicicleta y también del que esta prestando el servicio, porque nosotros decimos bueno para que ponis si no las cuidas, o sea.

Claro, s están ahí botadas como en el jumbo, ahora cuéntame, un poco pasando al tema de los MFC no, el movimiento de los furiosos ciclistas, ¿Cuál es el trabajo que ustedes realizan, cuéntame un poco como se organizan, cual es la orgánica que tienen, cuales son los objetivos que ustedes persiguen?

Mira, el MFC ha pasado, es como una historia súper cíclica digamos, cuando yo ingrese teníamos un foro donde se discutían temas...

¿Un fotolog?

No, un foro, y no, y obviamente habían muchas peleas, y ahí nacieron varias de estas organizaciones nuevas, en el fondo lo que se trato de hacer, es hacer grupos de trabajo, porque hay mucha gente que le gusta la mecánica y coopera, o sea nuestro trabajo es súper voluntario, entonces por ejemplo ahora tenemos una cicletada en Maipú, entonces hay gente que va a prestar el servicio de mecánica básica, eh otros sacan fotocopias de la pega y entregan manuales, pero el trabajo de el MFC es en base al voluntariado digamos, y por lo menos a raíz de la experiencia anterior, nosotros tratamos de que la gente que esta metida en el tema no sea solo idea, o sea que ejecute la...

Las ideas que tiene.

Claro, porque hay muchas ideas que van en el tiempo y se quedan ahí, entonces nosotros tratamos, ya pero hazte cargo del tema.

¿Quiénes forman el movimiento furiosos ciclistas, no quienes lo fundaron sino que quienes lo constituyen?

A ver eh, ¿el tipo de ciclistas o...?

¿Son distintos movimientos, son personas común y corriente, eh?

No o sea, hay de todo, por ejemplo tenemos informáticos, hay psicólogos...

Ya ¿...? Digamos, son gente que no esta organizada en otro tipo de movimientos que den...

Hay gente que si, hay gente que igual esta, por ejemplo hay gente que se mueve por el tema de, son movimientos veganos, es bien, o sea digamos hay de todo.

Hay de todo, ¿partido político hay?

Eh, mira cuando fue el tiempo de las elecciones, hubo un grupo de ciclistas de furioso y de otras organizaciones que se organizaron e hicieron ciclistas por Bachelet creo que se llamaba, pero nosotros tratamos de, de no casarnos con ninguno o sea, porque en el fondo nosotros tenemos que hacer nuestra pega independiente del gobierno de turno, o sea, y por ejemplo el tema yo o sea, estoy trabajando para el gobierno pero igual yo no tengo problema en criticar oye sabes que la estoy embarrando pues ¿...?

Además tu no estas trabajando sobre bicicletas para gobierno, es otra tu pega.

Claro, entonces nosotros tratamos de que, que el movimiento agrupe todas las tendencias, eh religiosas, políticas, digamos o sea, tratamos de no tocar el tema porque hay gente que es más sensible que otra.

Hay de todo digamos, también hay partidos pero ¿no tienen hegemonía o si tienen hegemonía?

No, no, de hecho de los que estamos dentro del MFC central como lo llamamos, somos gente que no estamos casados con ningún otro tipo de tendencias o sea, yo soy apolítico, o sea tratamos de mantener ese...

¿Y como se organizan en temas estructurales, orgánicos?

Mira, supuestamente no tenemos una orgánica plana digamos, la idea es de que seamos todas iguales, pero siempre por ejemplo en mi caso hay gente que lleva un poco de más años que yo, que igual entre comillas se impone por el tema de que ya tiene más experiencia, en el fondo los que estamos más a la cabeza son gente ya lleva años pedaleando, o sea de repente llega gente nueva empiezan con cuestiones medias raras, entonces nosotros los, no tratar de imponernos o sea de, eh, o sea traspasarle nuestra experiencia, mira trata de no hacerlo así porque pasa esto, pasa lo otro, por ejemplo esta misma cicletada de los días martes que de repente la hacen muy extensa, y en esta cicletada participa todo tipo de gente, entonces dejar a niños andando 20 kilómetros, como fue en una ocasión, nosotros dijimos mira sabes que no, esta cicletada es para todos y tenemos que hacerla cortita y lo más, después si quieren organicen otros temas.

¿Pero se organizan en torno a la cicletada básicamente o hacen otro tipo de actividades?

Es que ese es el evento base que tenemos.

¿Qué otras cosas hacen como grupo?

Hay gente que le gusta el cicloturismo, entonces yo les dije quieren hacer cicloturismo, háganlo, entinedes porque, de hecho por peleas anteriores también nació este grupo de cicloturismo, pero se boto mucho al tema del alcohol o sea, se iban a emborrachar entonces...

Carrete digamos.

Claro carrete, entonces nosotros, o sea nosotros igual tomamos pero somos más, entonces nosotros dijimos mira hagan cicloturismo pero estas son las normas tienen que respetar las leyes del tránsito, no tienen que tomar porque igual hay gente que es de afuera que participa, entonces no podemos andar mostrando esa imagen digamos, entonces tratamos de normar el tema y que ellos desarrollen el tema y se hagan responsables del tema, o sea, si pasa algo, este perico lo organizo entinedes, entonces nosotros tratamos de ordenar un poco los cuentos cuando nacen iniciativas propias.

¿Hacen talleres también de mecánica?

Mira eso lo tiene más fuerte arriba de la chancha, que tiene un taller fijo los días viernes creo.

Ya ¿ustedes no?

Nosotros hacemos mecánica, del grupo que hay de mecánica, cuando vamos a eventos, entonces montamos un stand y si vemos a alguien con una bicicleta mala le decimos si la reparamos.

¿Ustedes no tienen una agenda de reuniones con el gobierno ponte tu, o con algún tipo de institución en función de las reivindicaciones que ustedes tienen?

Mira lo que pasa es que en algún momento se, nos han invitado a reuniones, pero por temas de que la mayoría de nosotros tenemos vida a parte, o sea no podemos estar constantemente asistiendo a reuniones etcétera, entonces como que ese tema con conversaciones con el gobierno o con tras instancias no, no los tocamos, o sea tratamos de, de ser un poco más del pueblo digamos, y dejamos esa intención a grupos de, como de bicicultura que ellos si se han reunido con...

Perfecto, tienen más vinculación con...

Más vinculación con el gobierno, pero nosotros no, no tratamos de no, y tampoco para casarnos con nada, ah no es que le están haciendo un favor a Bachelet, entonces no, lo hemos dejado un poco de lado el tema, tratamos de hacer la pega nosotros con la gente misma.

Ahora como ultima pregunta respecto del movimiento mismo digamos ¿Cómo se organizan en términos estructurales, en términos orgánicos, tienen un grupo central, tienen, como es eso?

Mira nosotros...

Tu me hablaste de un eje centra.

Mira, ese grupo lo componemos como tres personas, que llevamos más tiempo en la organización, y como te decía, nosotros tratamos de que otras comunas se organicen, por ejemplo tenemos un grupo, los más fuertes son ¿...? Cordillera, que es la Florida, Peñalolen, y tenemos otro grupo en Maipú, o sea yo también soy de Maipú pero, ahí tenemos un comandante que manda todo, entonces ellos toman sus propias decisiones pero siempre la idea es estar comunicándonos, entonces ellos toma la decisión, aconsejarlos, mira si esta bien, no trata de hacerlo así pero, en el fondo son ellos los que deciden digamos.

¿Y ustedes como grupo central son elegidos por votación?

No, no como te decía es más parte de la experiencia digamos, de la...

Ya, ¿...? Natural que se llama.

Claro, entonces por ejemplo cuando yo ingrese, yo ingrese como un usuario más y al final me empecé a cargo del tema de la pagina, del contacto con la demás gente, igual la vocería, o sea, porque igual o sea si hay otra gente que puede estar más capacitada que yo para ejercer la vocería, pero no ¿...?, o sea yo, la asumo yo.

Perfecto, como por ejemplo ahora que llegaba el canal 11...

Claro.

A todo esto, ¿Dónde va a salir eso y cuando?, porque salio mi bicicleta y la quiero ver en la tele.

En... como se llama 7 días creo que se llama el programa, el que dan los días domingo en la mañana, es como un resumen de noticias.

Le vamos ahechar una mirada.

Yo no veo mucha tele pero ese programa en particular lo veo porque es como bien bueno.

¿y como a que hora en la mañana?

Parece que como a las 10, de 10 a 12, yo tengo niños chicos así que a esa hora estoy despierto, así que igual lo veo.

Oye bueno te preguntaba pero yo creo que ya más o menos me respondiste, si es que no puntualisalo un poquito mejor, ¿existe alguna agenda o proyección a futuro en el trabajo que ustedes realizan o no?

Mira todo depende de la gente que este, o sea nosotros tenemos mucha gente en furiosos, pero hay mucha gente que le gusta andar en bicicleta y ese es su cuento, o sea nosotros se los respetamos, que en un tiempo tuvimos una especie de asamblea, que éramos 30 y al final quedamos como 10, porque en el fondo empezamos a decirles ira estay opinando, pero no estay, trabajando en el fondo, entonces al final nosotros decidimos disolver esa asamblea.

¿No hay asamblea en este minuto?

No hay asamblea en este minuto, hay gente que ¿como se llama?, ahora esta un poco más desordenado porque igual como nosotros empezamos a exigirle a la gente, como que la gente se empezó a aburrir, entonces ahora estamos haciendo como todo lo contrario, o sea dejar ser, si tiene iniciativa bueno la raja, si no, si no, no, no más.

Bueno, mira volviendo al tema de las dificultades, de los beneficios y todo eso ¿Cuáles dirías tu, resumidamente, que son las mayores dificultades en este minuto para andar en bicicleta, o para hacer uso de bicicleta en Santiago? Ya las hemos visto más o menos, pero quisiera que me las sintetizaras.

Mira, hace un tiempo atrás hicieron una encuesta en una pagina Web, de porque uno no usaría la bicicleta, y prácticamente es por el tema del peligro de los automóviles, puede ser como el mayor problema, que tenemos, o sea que no existe la cultura todavía en cuanto a, de los diferentes actores, peatones, automovilistas, ciclistas, no hay una cultura muy radical en el tema de la bicicleta.

¿y que opinas tu en ese sentido de las políticas publicas generadas por los distintos organismos de gobierno?

Yo encuentro que el tema esta súper desordenado, o sea, yo creo que esta ciudad deberían, entre comillas, construirla de nuevo, o sea por una parte igual están generando espacios para los ciclistas, pero como te digo, le están quitando espacio a los peatones digamos, entonces, pero nosotros creemos que todavía el tema imperante, es construir más calles para los autos, o sea entiendes todavía pensamos que esta en esa parada.

¿El gobierno?

El gobierno claro, o sea, yo creo que falta mucho tiempo o sea, y de repente tratamos de compararnos con Europa, pero nos llevan como 40 años de ventaja, entonces, y ellos van en el camino contrario, o sea están aplicando multa a los autos que contaminan más, le están quitando espacio a los autos, no están dejando circular autos dentro del...

¿Eso es lo que debiera tener una política publica en Chile para hacer más eficiente o mejor...?

mira, por lo menos aquí en Santiago si, o sea, tener un eficiente sistema publico digamos, y generarle más espacio a la gente, o sea, como le decía al periodista, nosotros no somos un grupo de fanáticos de la, o sea no somos solo un grupo de fanáticos de la bicicleta, nosotros apelamos un poco más allá, digamos que en el fondo como el tema romántico es que los niños puedan jugar en la calle tranquilamente, cache entonces es un poco más allá del tema, que fanáticos de la bicicleta que andan por la calle.

¿Pero y en resumen, lo que debería tener entonces una política publica, si te entiendo es, desincentivar el uso del automóvil?

Claro.

Básicamente.

Claro, o sea no abusar del tema, como te decía no estamos en contra de la utilización del auto pero, desincentivar, regularlo, a través de opciones validas, de lo que nos esta pasando hoy.

Ahora, ¿tú conoces experiencias internacionales que sean interesantes en relación al uso de la bicicleta, que nosotros pudiéramos rescatar para este estudio por ejemplo?

Bueno yo no he viajado mucho, no he viajado casi nada pero, como te decía el tema de estas ciudades en Holanda es súper rescatable pero, como te decía tienen, que empezar de cero, o sea construir la ciudad de nuevo de cero, también se esta dando el tema en España que se llama bicin, que están construyendo estacionamiento para bicicleta, también esta el arriendo de bicicletas, eso que aquí ya ha sido tan, el aumento en ese, en ese sentido.

Y ahora ¿experiencias a nivel nacional que sean interesantes de rescatar?

No aquí en Chile no, difícil, lo que pasa es que por ejemplo eh, no es que la ciudad es difícil, en las ciudades más chicas se puede dar un mayor uso porque bueno allá la vida es más tranquila, pero aquí en Chile, no difícil, no.

Por ejemplo lo que se esta haciendo en La Reina, esto de ciclorecreoiva, o el Santiago en buena.

Lo que pasa es que, a ver, en el caso de Santiago en buena, fue como, hubo una especie de conflicto entre Ciclorecreovia y el gobierno digamos pues este tema, que ese proyecto de santiago lo iba a llevar Ciclorecreovia, y lo que implicaba costos más altos, entonces lo que hizo el gobierno, o sea por mucha menos plata, cerro la alameda y en ves de cerrarlo con vigías, lo cerro con carabineros, entiendes entonces, y nosotros nos juntamos con la gente de Ciclorecreovia, y el tema que nos decían que por ejemplo no había señalización, que era lo que pasaba, la alameda era súper desordenado y tampoco ellos hicieron como mucha publicidad al tema, porque gente que sabia a lo mejor iba para allá y se ganaba su espacio, pero también se producían choques porque habían ciclistas, circulaban peatones, entonces fue súper desordenada esa experiencia, lo que funciono mejor fue el tema de la costanera, que por lo menos hay había más espacio, pero tampoco hubo la suficiente publicidad digamos para que la gente vaya para allá.

¿Por qué ahí se cerraba la costanera también?

Sí, cerraban la costanera, o sea tomaba entre el parque forestal y la costanera.

Ya ¿y llegaba harta gente?

No llegaba tanta gente, entiendes o sea igual es un espacio ¿...? Que aportó, pero como te digo, fue más conocido por loa embarra que dejo digamos, porque no le avisaron a nadie que iban a cerrar, entiendes, o sea no le avisaron a los automovilistas, no sabes que mañana vamos a cerrar las calles, y de hecho creo que cuando lo anunciaron justo al otro día renuncio la, o la echaron a la intendenta, entonces como que no fue mucho la noticia.

Falto difusión en el fondo, organización, mejorar la señaletica, todo ese cuento.

Entonces no, no fue un tema... cerraron las calles y listo.

¿Y eso fue error del gobierno básicamente?

Sí, o sea, lo que pasa es que nosotros nos vimos súper desincentivados por ese tema, o sea, fue como medio al lote.

¿Les hicieron consulta a ustedes, se acercó el gobierno a ustedes para preguntarles como...?

No, nada, o sea igual (fin lado A)

Ya o sea no funciono como correspondía.

Como correspondía o sea, son buenas iniciativas siempre y cuando estén bien organizadas, porque por ejemplo como te decía, como nuestro trabajo es voluntario y tenemos otras vías, entonces igual nosotros es súper complicado estar ahí todos los días, y le restamos tiempo a la familia o al trabajo, lo que no pasa en Ciclorecreovia que igual les pagan como 5 mil pesos a los vigías, entiendes ahí puede haber un poco más incentivo para que...

Ahí ¿...? Mejor, en La Reina.

Claro pero, yo nunca he ido para allá, pero los que pelan dicen que igual el circuito es súper chico, entiendes, claro porque era un poco más, más grande, igual nosotros, un grupo de furiosos fueron para allá, y realizaron mecánica, mecánica y...

Y un volanteo y todo eso.

Claro, lo que pasa es que, a nosotros, nuestra contraparte del gobierno también es furioso, entonces...

Ah, bueno Cesar Garrido.

Cesar Garrido, entonces cuando tuvimos problemas con Ciclorecreovia, nosotros lo que hablamos que en el fondo, que a pesar que Cesar Garrido igual es una persona importante dentro de furiosos, los problemas que tengan con el arréglenlos con el, o sea, no tomen a la organización como parte del problema, nosotros dijimos ya, nosotros fuimos a la Reina vamos a ir a la costanera pero haciendo nuestra pega o sea no porque, tratamos de separar las aguas, o sea y hable con Amarilis y también le dije lo mismo.

Ya, y en este caso se anduvieron confundiendo un poco los papeles digamos.

Claro, lo que pasa es que mayoritariamente los conflictos dentro de los furiosos es con, con parte de Cesar Garrido y también conmigo, o sea más con las cabezas más visibles, porque yo igual me pongo un poco de eso porque trato de proteger los intereses del MFC entonces igual como que en alguna gente genero anticuerpos.

¿Gente de otros movimientos?

Claro, de otros movimientos.

Si pues, hemos notado que de hecho existen varios conflictos al interior de los movimientos, pero en fin, eso pasa.

Eso pasa, no eso es algo central.

Ahora cuéntame, y un poco también mira tiene que ver con eso mismo, ¿Cuáles son los actores relevantes diría en, que tu considerarías los actores más relevantes en lo que tiene que ver con la política de difusión de bicicletas, con las políticas públicas para la promoción de la bicicleta, ya sea desde el gobierno, ya sea desde la sociedad civil, desde el mundo académico, desde donde sea, cuales son los actores más relevantes a los que tu sentarías en una mesa para conversar respecto de este tema y echarlo para adelante?

Bueno, primeramente que exista la voluntad completa digamos, por lo menos en la parte furiosos como te decía, como no tenemos muchas conversaciones con el gobierno, tratamos de que nuestra masa crítica digamos, eh, la gente entienda, oh no sabes que hay 500 ciclistas, no algo esta pasando, ahí hay un cambio entiendes, de cultura, entonces por eso en el fondo ahora ya se esta tocando mucho el tema, porque aparte del tema actual, también hay un trabajo previo de muchos años atrás, ¿...? Por el momento que estamos viviendo nosotros, nosotros hablamos de que entre más gente se suba a la bicicleta y que lo haga bien digamos, el tema va a ser de interés y nos van a estar llamando, de hecho el sábado tenemos una reunión, no nos han explicado de quien esta...

¿Con quien es esta reunión?

Mira no se, creo que, bueno obviamente la CONASET, y otros actores, es un desayuno que van a hacer.

Ya perfecto, invitan a los furiosos digamos.

Claro, o sea fue una invitación abierta, eso.

¿Y quienes van, se puede ir por ejemplo uno como parte del estudio?

Ya voy a tratar de... acuédame si porque...

Si no si es como para saber...

No si es abierta, e igual ahí puedes rescatar hartoo...

Pero cuéntame un poco más, ¿quienes van, quien la convoca y quienes serian los actores que estarían yendo?

Es que fue como súper informal, fue en la lista de correo, entonces ahí, hay una reunión de tratar el tema de las bicicletas y que en el fondo, en que para esta el gobierno ahora.

¿Pero hay gente del gobierno que va a ir a la...?

Si.

¿Por parte del CONASET?

Claro del CONASET y no se si algún otro estamento, pero fue una invitación así como súper informal y inscribíanse porque hay pocos cupos, una cosa así, fue como súper informal.

Ah ya, ¿y que se va a debatir ahí, no tienes muy claro que?

Mira en el fondo se va a contar de lo que se esta haciendo, tengo entendido de que están haciendo, van a hacer estacionamientos, ¿...? Nuevos estacionamientos y...

¿Oye y no hay algún correo para estar ahí ojo al...?

Eh, acuédame mañana para mandarte, porque mandaron el correo para, sale un correo pero acuédame.

Ahora ya, entonces respondiendo un poco a la pregunta que te había hecho tu me dirías, interpreto que en el fondo uno de los actores importantes es la masa crítica que ustedes quieren con el movimiento.

Claro, lo bueno de los furiosos que es un movimiento súper masivo, eh, si o sea nosotros hablamos eso de que el margen que se usa para la bicicleta y que ¿...? De lo que estamos hablando, ahora yo veo que por ejemplo a través de nuestros foros o correos, hay gente, que escribe las vivencias, no o sea que esta ciclovía es mala, o no sabe algún

problema puntual, y yo veo que eso no, no lo toman mucho en cuenta, entiendes porque a lo mejor no podemos ir a reuniones, pero esta la instancia de Internet para fijarse o, por aquí va la mano entiendes, yo no veo que haya eso.

Mira, es interesante lo que tu me dices porque en el fondo, claro yo pienso un organismo del gobierno que quisiera hacer mejoras en esto...

Cesar me va a matar pero igual... (Se ríe)

¿Por qué dices tú?

No porque lo estoy pelando mucho.

No pero no te preocupes esto además queda acá, en serio. No claro, lo que yo te digo es que en el fondo yo me he dado cuenta de que ustedes trabajan mucho como organismo o, no ustedes solamente los furiosos, los furiosos, bicicultura, etcétera, digamos todos los movimientos que existen, al parecer uno de los soportes importantes que tienen para trabajar es Internet en el fondo.

Sí, no de hecho.

Entonces una persona que quisiera hacer una investigación, tendría que sistematizar toda la información que esta circulando en Internet y ahí hay hartos que...

No, si hay hartos, o sea mucha gente escribe sus vivencias, gente que también se esta subiendo a la bicicleta, a lo mejor tiene temas mecánicos, hay gente que sabe y los asesora digamos, les recomendamos, no si hay hartos material digamos en los foros.

Voy a meterme de cabeza a ver en que están

Y ahí vas a entender como es el tema, el mismo el jumbo, hay hartos correos en que les roban la bicicleta en el jumbo, o sea...

Ya y eso se comenta y...

Claro se comenta.

Mira, interesantísimo, como forma de organización distinta, ahora, bueno volviendo a la pregunta nuevamente, entonces un actor importante seria la sociedad civil y la masa critica que convoca, ¿pero desde el gobierno por ejemplo, quienes serian los actores importantes, el MOP, el ministerio de transporte, la coordinadora general de transporte para Santiago, quien?

Mira a parte de esos, yo creo que deberían ser todos, o sea hasta el ministerio de educación, entiendes porque por ejemplo, creo que en alguna ciudad de Valparaíso la municipalidad dono bicicletas a niños que se tenían que caminar los tontos kilómetros les dono bicicletas, entonces ahí hay una iniciativa importante digamos y claro y coordinado con el ministerio de educación de que sigamos de que, que los escolares también, que también se ve, he visto hartos moviéndose al colegio, eh, que generen los espacios, pero tampoco se trata de tirar a los cabros chicos a la calle tampoco, o sea ahí también tiene que haber un trabajo previo, por ejemplo lo que se hace en Holanda, los cabros chicos en las clases de educación física, les hacen clases de manejo, a lo mejor no van a hacer uso de la bicicleta cuando grandes, pero ya van a tener nociones de cómo manejar un vehículo, entiendes cosa que no se hace aquí, entonces son varios, son digamos que involucra a toda la, la ¿...? Del gobierno.

¿En ese sentido que rol, cual es el rol específico que ustedes, o que tú más bien, le asignas al estado, cual es la labor que debiera cumplir el estado dentro de todo esto?

Mira como trabajo justamente en el tema ¿...? Y creo que es un tema de coordinación digamos, o sea de que haya una persona de cada estamento digamos, que este pendiente del tema y que estén coordinados entre ellos digamos, porque de repente a lo mejor el ministerio de educación puede decir una cosa pero transporte va a decir, no sabes que no se puede, entiendes, como que no hay mucha comunicación.

Debiera haber coordinación entre...

Claro coordinación entre todos los actores digamos, o sea y también de las diferentes agrupaciones de ciclistas, o sea nosotros tenemos una visión, arriba de la chancha tiene otra, bicicultura tiene otra.

¿Y esa coordinación la tendría que hacer el estado, coordinar también a los movimientos por ejemplo?

Claro lo que pasa es que, si el estado tiene que dar el pie y mostrar el interés por el tema, porque nosotros nos pueden decir oye júntense con nosotros pero a lo mejor nos vamos a juntar con una persona, pero a lo mejor esa persona se va a ir en el mar de toda la administración publica y ahí va a quedar el tema.

Eso es un poco una pregunta que me salta de la conversación que estamos llegando más o menos al final, pero un poco lo que me salta digamos a la duda, porque tu me dices que como organización no tienen, por ejemplo, una agenda de reuniones con el gobierno, sin embargo, ustedes hacen una serie de reivindicaciones que quien las tiene que resolver es el gobierno, entonces ¿Cuál es la instancia de dialogo que ustedes generan con el estado, como pa poder expresar sus planteamientos y que sean acogidos por el estado?

Claro, como te digo, lo que pasa es que, en estos momentos no existe porque por lo menos, no se ve mucho la voluntad del gobierno para hacerlo, y lo otro de que no tenemos las personas, por lo menos furiosos, las personas que estén muy presentes en el tema, entonces por ahí, por ese lado como que estamos medio guateando en ese sentido.

Ya perfecto, parte un poco de ahí una autocrítica, falta de capacidad organizativa de ustedes.

Claro, o sea, que tengamos una persona que pueda disponer del tiempo, además que ahora prácticamente furiosos ya estamos en la edad de los 30 ya entiendes, entonces no, ya tenemos otros, otras actividades digamos, entonces...

¿Y no hay recambio generacional en el movimiento?

Sí, mira, a ver, el año pasado llegó mucha gente nueva, veintitantos, veinticuatro años, pero rescatables súper pocos, o sea, no se pues, de 10 pueden ser 2 rescatables entiendes, que son un poco más metódicos, que son un poco más maduros digamos, o sea, de repente hay mucho cabro chico que en el fondo más lo que aporta que más lo que aporta, tenemos unos casos específicos ahí, entonces... pero igual como te digo...

¿Pero entonces como es la organización, ustedes se juntan cuando llega el martes saben que tienen que ir a la cicletada y llegan no más, no hay nadie que este convocando, llamando, organizando?

Mira lo que pasa es que la cicletada del martes, por lo menos cuando yo ingrese, igual hay muchas cosas de esa cicletada que se han perdido, por ejemplo antes se gritaba, antes habían puntos de encuentro, por ejemplo de Maipú llegábamos 30, entiendes ahora llegan todos por su cuenta, y de hecho a nosotros nos sorprende de que nosotros no estamos tanto volanteando, pero igual llega gente, y gente nueva, entiendes, no se por donde se entera, a través de Internet pero igual la gente constantemente esta llegando.

¿Pero y cuando volantean quien hace esos volantes, el eje central que le dices tu o...?

Mira lo que pasa es que, por lo menos ahora hay un chico de Maipú que es diseñador, entonces dentro de su tiempo genera algunos logos me los pasa a mi y yo los publico.

¿Pero ustedes no hacen reuniones periódicas como grupo?

Ahora estamos tratando de juntarnos de nuevo pero, lo que pasa es que antes la asamblea, existía una especie de reuniones que se hacían en el centro, y se hacía una vez al mes, pero prácticamente era pura pelea o sea no, cero... después ya, se fue mucha gente del movimiento y formo estos nuevos grupos, y quedamos como 5, 5 o 4 que paramos el tema, algo así, y empezó de nuevo el recambio, entonces mi idea que de repente un poco me, me arrepiento pero bueno, tratamos de hacer esta asamblea a través de un foro cerrado, a ver lo que podíamos ver y conversamos, y ahora el tema nuevamente se arreglo, y ahora, igual hay un foro cerrado para la gente de los furiosos, y he coordinado por ejemplo el, hay una cicletada en la de Maipú y justo choca con otra, en otro lado, entonces ahí nosotros tomamos la decisión, mira vamos todos a Maipú o vamos todos a la otra, bueno al final decidimos ir a Maipú todos.

Ah, y hay distintas cicletadas paralelas digamos.

Claro, por ejemplo ese día ¿...? Hay dos cicletadas, entonces se decidió mayoritariamente ir a Maipú y poner un stand allá y volantear allá, y...

Ya, pero cuando tu me dices mayoritariamente, entonces me dices que hay un grupo digamos, que vota y que dice...

Claro, ahora claro en Internet hay todo lo que, eh o sea esta más libre, o sea te identificas con furiosos, ya furiosos puedo entrar al foro privado, que tienen los furiosos y ahí tomamos las decisiones.

Ah y se organiza todo por Internet.

Por Internet.

¿Nunca se reúnen físicamente?

Ahora, ahora no o sea prácticamente nos juntamos, después de la cicletada tenemos lo que llamamos un tercer tiempo, que nos juntamos en un bar, pero ahí es difícil porque con la bulla, y al final es más pasarlo bien, no más.

Es más divertirse, claro.

Más divertirse.

Ah, pero se juntan después, igual hay instancias de sociabilización digamos, entre ustedes. Mira Felipe, estamos llegando ya al final como te decía, y me gustaría hacerte algunas preguntas bien sencillas en términos técnicos, que no las puedo dejar pasar, ya, qué tienen que ver con el uso de la bicicleta, elementos de seguridad, etcétera, mira, bien sencillo, ¿que ítem, (te lo voy a leer textual) incluiría usted en la elaboración de estándares técnicos, del uso de la bicicleta?, ya, indagar sobre el uso saludable, uso seguro, uso destinado a generar efectos en la condición física y otras dimensiones, ¿Cuáles serían los estándares que tu dirías esto es el manual básico del que quiere andar en bicicleta?

Primeramente, tener claro que la bicicleta es un vehículo más, o sea eso es lo primero, de ahí tomar en cuenta la serie de recomendaciones que nosotros hacemos a través de nuestros pequeños manuales digamos, del tema del uso del casco, del tema del chaleco reflectante, eh, también el tipo de bicicleta depende del uso que le vas a dar, entiendes,

eh, y tratar de romper ciertos mitos que hay sobre la bicicleta, el tema de las duchas, todo eso, y nosotros igual demostramos que no es tan así, digamos, a no ser que seas súper sudoroso digamos.

Que ya no es problema de la bicicleta.

No ya no es problema de la bicicleta, y además esos temas de que uno suda mucho es porque no sabe usar la bicicleta, por ejemplo nosotros de repente vemos un sillín muy bajo, oye pero si puedes subirlo más, puedes andar...

Haces menos esfuerzo.

Claro, menos esfuerzo, y hacemos recomendaciones mecánicas sobre el tema.

Por ejemplo, si yo te dijera cuales son los temas más importantes, para usar saludablemente la bicicleta, si yo te dijera dame 3 que sean los más importantes, ¿sería la altura del sillín, sería el uso del casco...?

No, es que el uso del casco lo...

¿La posición de la columna?

A ver, como te dijera, eh, tiene un nombre, no me acuerdo el nombre pero, depende de la persona, o sea si mide...

Ergonometría.

Ergonometría si, o sea si mide 2 metros, no vas a usar un aro 24, vas a andar así o sea, entiendes, entonces cuando nos pregunta siempre preguntamos, oye pero cuanto mides, cuanto pesas, entiendes, cual es tu experiencia previa a la bicicleta, si estas subiendo recién, o llevas mucho tiempo subido en el tema, entonces ahí a partir de eso nosotros tratamos de hacer un pseudos diagnostico...

No hay una cosa estándar dirías tu.

Claro, entonces por ejemplo, hay gente que se siente cómoda andando en una bicicleta, no se pues, sin cambios, entiendes, pero hay gente, realmente no...

Pero por ejemplo yo he escuchado que el tema de la rodilla, hay un cierto ángulo del pedaleo, cuanto tu tienes la pierna más extendida que debe ser, igual pa todos...

Claro, nosotros siempre recomendamos de que la pierna, a ver, no se como, o sea así el pedal, y que quede un poquito inclinado, o sea no derecho, derecho.

Como unos 150 grados.

Claro, más o menos lo ideal, bueno y de hecho por eso la mía la tengo marcada porque ahí se más o menos la altura correcta, porque, y también claro, el tema del uso de los cambios, porque por ejemplo hay gente que nunca mueve los cambios, o sea, entonces nosotros les recomendamos, si vas a llegar a una esquina, baja los cambios, después si se pone muy pesado subís los cambios, lo que me pasaba a mi cuando recién empecé a andar en bicicleta, subía el San Cristóbal, y ¿...? Bajo los cambios pasaba entonces, llegue blanco arriba, o sea igual llegue pero llegue para, entonces después ya me recomendaron, mira usa el ¿...? así, y llegue sin problema.

(Fin)

Jaime Garrido; Gerente técnico Federación Chilena de Ciclismo

Buenas tardes te voy a preguntar algunos datos, tu nombre

Jaime

Institución

Federación de ciclistas de Chile

Jaime usted es

Gerente técnico sí

Profesión u ocupación

Mira por un lado profesor de educación física, y al mismo tiempo, ese es el título profesional que tengo, bueno también tengo el título de técnico o entrenador de ski (no se entiende)

Perfecto, y tu celular

09-4342464 y el de la federación acá es el 2228757

Perfecto, y correo electrónico
zentenhugo@hotmail.com

Bien partamos del primer tema que dice en relación básicamente general que usted tiene respecto el uso de bicicletas en Santiago, yo se que lo suyo está más referido más bien a lo técnico y lo deportivo digamos,

Exactamente

De todas formas tratemos de centrarnos en el uso de la bicicleta en general y también hablando desde los aspectos técnicos deportivos desde su disciplina

Mira Santiago se parece a las grandes urbes, Sao Paulo Buenos Aires etc., y es muy complicado andar en bicicleta en las capitales del mundo, y Santiago no es la excepción, cuesta mucho pedalear, no hay respeto no hay cultura y eso yo creo se debería mejorar haciendo una campaña una serie de cosas que a lo mejor te lo señalaré más adelante. Primero las ciclovías son muy escasas y no son respetadas, y el diseño de las ciclovías que se han construido en algunos sectores, de algunas comunas no están bien hechas es decir hay muchos automovilistas que no saben que tienen que detenerse frente a una ciclovía, muchos se quedan estacionados en ellas y generan accidentes, me parece que el modelo a copiar para que Santiago pudiese tener la seguridad necesaria y suficiente es que se imitaran los modelos europeos donde allá se ajustan, es decir cuando se construye una carretera de alta velocidad o autopistas como tenemos hoy día en Santiago, que se ha hecho, a la misma concesionaria a la misma empresa que construye la autopista se le pide, perfecto usted me construye la autopista, perfecto, pero al mismo tiempo usted me construye una ciclovía

Por la misma ruta

Exacto, paralela a la ruta o, a veces no paralelo, pero sí generando la posibilidad de desplazamiento seguro en bicicleta y tranquilo, y en Madrid donde he estado un par de veces, y en España en general, esta cultura de construir estas vías rápidas, estas pistas de alta velocidad lo cual no implica que el transporte de bicicleta quede de a lado, no, al contrario siempre es como un requisito, y aquí en Santiago veo que no se aplica, se mejoraron las carreteras etc., hubo una gran inversión tanto del ministerio como de las empresas que ganaron la licitación, sin embargo, se descuidó esa parte, y Santiago, por muchos años la gente se ha movilitado en bicicleta y lo va seguir haciendo, muchas veces va exponiendo su integridad su salud, me parece que hay formas simples de mejorar, a los concesionarios se les debería exigir que hicieran las ciclovías, en muchos caminos alejados pasa exactamente lo mismo, ya no tanto en la región metropolitana pero sí en las comunas más cercanas en las que hoy día es sumamente peligroso andar en bicicleta, lo cual no va impedir que se siga andando en bicicletas, entonces pienso que frente a eso es importante mejorar la calidad de la ciclovía, construir más ciclovías, mejorar la señalización, y obviamente eso va a traer consigo que eduque a la gente que transita tanto en vehículos como en bicicletas, y esto a través de señaléticas de la educación de un programa campañas etc.

Usted me señalaba que Santiago durante muchos años la gente se ha movilitado en bicicleta, ahora como usted ha visto ese proceso, sobre todo en el escenario del Transantiago, eso ha introducido cambios nuevos, hay cambios con la incorporación de nuevas ciclovías, por que de todas maneras cuando yo ando en bicicleta, por que me desplazo todos los días en bici

Mira el tema de la bicicleta aumento, la gente dado que todos sabemos, está claro el Transantiago no se debería haber implementado como se implementó pero había que hacerlo, y a lo mejor había que probar como una piloto, había tantas formas de cómo mejorar el Transantiago, yo creo que en Chile en general, la gente que nos movilizamos con el Transantiago, cosas para mejorar el Transantiago hay muchas, pero lo que me concierne, por la pregunta que me haces en torno de la bicicleta, efectivamente nosotros percibimos, como federación como ciclistas habituales, que el uso de la bicicleta aumento, debido a que el Transantiago es muy lento y la gente prefiere subirse a la bicicleta o una bicimoto, que está muy de moda, pero ahí los fabricantes buscaron la alternativa de bajarle la cilindrada, por lo menos en papel, no se si en la realidad, pero, pero aumento el uso de la bicicleta, el Transantiago beneficio a los comerciantes por un lado, de bicicletas, pero obviamente eso genera que hay que usar la bicicleta de forma correcta, por la ciclovía, el tema de la seguridad

Eso ha ido acompañado de una mejora de la infraestructura vial

No yo siento que no, o sea andar hoy en día en Santiago es súper complicado, esa mejora no existe hay que, mira están los movimientos de los ciclistas furiosos, arriba la chancha etc. y yo creo que ellos hacen un aporte real para, no para el ciclismo federado, pero si para el usuario que va de su casa al trabajo de su casa a comprar, yo creo que estos movimientos tienen un impacto fuerte sobre la comunidad, sobre todo en la municipalidad de Santiago, sin embargo creo que debería nacer desde el mismo gobierno, desde el estado el instruir a los usuarios, ya sea a través de campañas formas de educar buscar el sistema por el cual primero los ciclistas sepan, oye esto es seguro, cuando uno transita en bicicleta así se hace, esta es la ley del tránsito, y cuando andan en bicicleta tienes que tener ciertas precaución, nosotros como federación estamos dispuestos y llanos a apoyar en lo que sea, nosotros estamos en el programa de alto rendimiento masificar la actividad que se desarrollen los eventos en distintos lugares del país, pero creo que también tenemos una opinión que dar al respecto y al mismo tiempo, sobre todo con el tema de la seguridad, me parece a mi que estos grupos de ciclistas tienen mucha fuerza e intenciones de buena manera, pero no es suficiente, me parece que tiene que nacer del gobierno del estado, oye las cosas se hacen así,

Debe haber un mayor facilitamiento de parte del Estado

Hoy día cuesta mucho pedir una carretera una calle, todo cuesta mucho, hoy día tu vez lo que esta pasando con el CEO, centro de entrenamiento olímpico, y vez tu la lentitud con que se pasan los recursos al comité olímpico, es muy engorroso, la asignación de los recursos que llegan desde Chiledeportes a las diferentes disciplinas es muy lento, entonces, si bien es cierto que esto va por el lado de la subsecretaría, yo creo que podría mejorar cuando se armaran de buena manera las estructuras, Chile necesita un ministerio del deporte, y el ministerio de deportes algo tendría que decir. Ahora vamos a las estructuras, con el ministerio de obras públicas deberíamos estar conversando, con el SERVIU,

Eso quería preguntar, que actores del Estado deberían estar involucrados

Primero el OOPP, sin lugar a duda, y para eso es importante que ellos se sientan con el compromiso, más que con la letra muerta, el compromiso de que es parte de que los ciclistas circulan en Santiago, habrán 100 mil 200 mil ciclistas, al fin es generar una estructura, de un departamento que se esté orientado a las ciclo vías, y eso le va a dar una seguridad y una tranquilidad al usuario, que sería mayor, y aumentaría de buena manera el usar una bicicleta, pero hoy en día esas condiciones no están dadas es muy complicado salvo algunas comunas, pero por lo general en Santiago no puedo ir de San Bernardo a San Miguel por un ciclo vía, no existe, y hay que irse por la gran avenida por Santa Rosa, y todos sabemos que uno corre un cierto riesgo, pero sin embargo vemos que en Providencia hay unas buenas ciclo vías, sus defectos son los cruces que te mencionaba, hay cruzadas por el Santiago centro, por Mapocho, también por el centro va una ciclo vía, pero llega a un cruce y habitualmente te encuentras con un cruce donde hay autos vehículos y cuando van a girar atropellan a un ciclista, por el sector de Santa Isabel pasa lo mismo, hemos hecho un estudio y también como federación como usuario y falta comprometer más, esto de lo que me preguntabas, que el ministerio de OOPP, perfecto, ciclo vías, que sea recurrente algo que este dentro de su planificación de su presupuesto, que no sea algo que cuando vinieron los ciclistas furiosos hay que hacerlo, claro, pero que no sea producto de eso, si no que este dentro del plan de desarrollo de OOPP y que el presupuesto involucre el mejoramiento de ciclo vías, información a los usuarios de bicicletas etc. por un lado, por otro lado que carabineros de Chile, carabineros siempre esta apoyando, sus informes de factibilidad siempre tiende a ser favorables cuando tu realizas un evento deportivo o cuando, por ejemplo, se inician los períodos en marzo, inicio de clase, o cuando se inicia el período de vacaciones, ellos siempre están ahí facilitando y que sea de forma segura el tránsito de los vehículos que los ciclistas se resguarden siempre hacen campañas y es un aliado obviamente, sin embargo carabineros tiene que hablar mucho de lo que es la orden y seguridad de lo que es el tránsito, ellos tienen un departamento que se especializa en eso, hay un ingeniero que es el capitán José Luis Ojeda con el cual tenemos constantes reuniones, es el ingeniero en tránsito y esta también apoyando siempre el ciclismo que los ciclistas circulen por donde corresponde, ya tenemos dos instancias que son claves OOPP y Carabineros de Chile, para mi en ese aspecto son fundamentales, al mismo tiempo me parece que el andar en bicicleta es una actividad física, por lo tanto debería estar asociado al mundo del deporte, hay muchos ciclistas que si bien lo usan como medio de locomoción pero explícitamente va el hecho de que pedalees y te subas a una bicicleta uno siempre este pensando en alimentarse bien en calcular, en ser más metódico más ordenado, y eso promueve la salud. Entonces podríamos decir que en ese aspecto que el ciclismo ha estado asociado a deporte, y por otro lado, y esto es más personal, algo que me interesa a mi, la federación, también son los organismos que deberían estar presentes en el uso de la bicicleta, en el diseño del gran Santiago por donde circular es más seguro, andar en bicicleta es sinónimo de salud etc.

Entonces deberían estar implicados, carabineros, OOPP, IND, y MINSAL

Pero el MINSAL mucha gente no lo ve por ese lado, por que muchas veces la gente lo ve por un lado de necesidad, el trabajador que se va todos los días en bici a la pega o que sale por ahí a comprar lo hace por necesidad, claro no esta pensando en que esta haciendo algo más saludable, por que, por que si llegamos al invierno, llegan los altos índices de contaminación la lluvia lo riesgo que es andar en bicicleta cuando no hay buena visibilidad para los automovilistas, hay mayor cantidad de accidentes, los resfriados etc., por eso te digo es importante el MINSAL, si, pero no tanto que debe promoverse la actividad de la bicicleta, no mira tu lo que pasa es que, haber, si tu andas en bicicleta en el invierno estos son los riesgos, esto te puede pasar, si andas en verano disminuyen los riesgos, obviamente hay ahí una promoción de hábitos de vida saludable, ahí podría estar la cabida, pero un análisis del MINSAL que no sea tanto el promocionar el uso de la bicicleta, perfecto los beneficios de andar en bicicleta son estos, pero si tu los trasladas a invierno tiene más en contra que a favor, por eso te digo que es una visión personal, pienso que debería estar, pero para decir todo, no solo cargándose para el lado de los ciclistas.

Usted me nombraba al Ciclistas furiosos a los arriba la Chancha etc. ustedes como federación tiene algún tipo de relación con estas organizaciones de la sociedad civil, o no hay mucha

No, no hay muchas, mira cuando hemos hecho competencias en el velódromo los hemos invitado a participar, pero algo más casual, oye quieren participar en un evento, si, entonces se hace una competencia con ellos, pero en ningún caso es una relación estratégica, cuando ellos quieren correr en el velódromo nunca nos hemos visto, excepto con la asociación en Santiago la federación promocionamos la actividad deportiva. Nos parece que ellos cumplen un rol social súper importante en la sociedad, especialmente acá en Santiago, entiendo que ellos están acá en Santiago por lo que entiendo, puedo estar equivocado

Sí

Pero me parece lo que ellos hacen es bueno, es positivo, con sus protestas sus marchas, creo que contribuyen mucho a que la gente valla tomando conciencia, ellos generan conciencia acá en Santiago, eso es súper bueno

Ahora otra pregunta que le quería hacer a usted es si ustedes hacen una tipificación de los usuarios, la persona que va al trabajo, la función recreativa otra deportiva, cuales serían los tipos de usuarios que ustedes identifican

El trabajador, el que anda más en bicicleta es el trabajador, después está el cicloturista, el que hace ciclismo para pasarlo bien y en cierto modo busca algo para su salud, después el ciclista federado que ya va con otras miras orientado al rendimiento a la competencia, y dentro de eso encontramos el ciclismo de pista de ruta, de montaña, el BMX, también está el trial que se está incorporando a la federación, pero todo eso enmarcado dentro del ciclismo federado, pero mira el cicloturista ha tomado mucha fuerza en estos últimos tiempos, que es alguien en realidad que busca practicar el ciclismo, si bien en la semana pedalea un poquito después del trabajo, y que en el fondo busca llegar al domingo y participar en alguna competencia o hacer el paseo familiar en bicicleta, pero sin lugar a duda el ciclismo que nos compete a nosotros es el ciclismo federado y también el ciclismo en sus bases la iniciación lo formativo, pero para esto hay que buscar recintos cerrados seguros y hoy en día las condiciones son como muy claras donde puedes hacer ese ciclismo, en el velódromo el parque O'Higgins, el parque de la Reina, el Cerro San Cristóbal, pero ellos van a recintos que dan una seguridad y una tranquilidad, para circular en Santiago te nombro un ciclista federado que aparta ir al cajo del Maipú tiene que cruzar Santiago, el ciclista que se va a trabajar en bicicleta también

Y ustedes tienen una política de acercamiento con usuarios que no sean propiamente federados

Mira con los ciclistas laborales siempre estamos tratando de llegar a ellos, con ellos, con el ciclismo federado obviamente, nuestros asociados, pero honestamente con el trabajador no, ahí estamos lejanos, nosotros no tenemos campaña, principalmente por recursos, no tenemos recursos, pero en cierto modo, cuando se han hecho las vueltas a Chile o las vueltas de Líder, como generamos nosotros algo, de la naturaleza que sea, por ejemplo en cada etapa, el chaleco reflectante que nos han donado los auspiciadores los entreveamos, y una serie de indicaciones en los podios en los escenarios, ahí donde se montan las parafernalias que se arman en las llegadas de la vuelta de Chile de Líder, es nuestra forma de contribuir de cómo la gente debe andar en bicicleta y una serie de cosas más, pero eso, no hay nada programado

Por ejemplo ustedes realizan asesorías

No, no, pero nos gustaría, que en algún minuto poder hacerlas, pero también los recursos son limitados, por que, por que estas todo el año pensando en, oye hay que hacer competencia hay que viajar con la selección, y las personas que trabajamos en la federación tampoco somos muchos, yo soy técnico nacional, y mi labor se multiplica por diez, lo mismo pasa con el entrenador de los menores, y eso, entonces por ahí en Europa, España principalmente que es el modelo que tratamos de copiar, ellos tienen personas que se encargan realmente de eso, y tienen su área, oye vamos, aquí está el encargado de tránsito

En la federación

En la federación, y esa federación está asociado a otra federación más pequeña, la federación española tiene la federación madrileña, que nos son asociaciones sino federaciones propiamente tal

Exactamente

Y de esa manera contribuyen al uso de la bicicleta, ahora para la federación eso es estratégicamente muy bueno por que aumenta la cantidad de cultores, y eso hace que aumente la base, que aumente la base seguimos avanzando hacia arriba, nosotros somos pro ciclismo pro bicicleta, y vamos a contribuir a cualquier actividad que este relacionada con el ciclismo.

Ahora, viendo el tema de los beneficios y los riesgos de la bicicleta, cuales serían, sistematizando, ya hemos hablado de algunos, sistematizando cuales serían los beneficios de la bicicleta, y por otro lado cuales serían los riesgos más evidentes

Beneficios, está demostrado que andar en bicicleta es la forma más económica de movilizarse, más económica que andar en auto, más económico que andar en metro en bus, si tu te subes a una bicicleta, lo que consumes en cuanto calorías recurso dinero, es lo más económico que existe, y eso obviamente tiene un 50% que dice, ande en bicicleta, después viene otras cosas, por ejemplo el tema de la salud, la bicicleta es saludable, si lo haces, obviamente con los elementos de seguridad que correspondan, previendo aquellos factores que inciden que inciden sobre tu salud, por ejemplo la lluvia el smog, que por Santiago por ser una ciudad tan contaminada hay que tener en cuenta el smog, en caso de la lluvia el mismo tema, también está el tema de que una persona que anda en bicicleta es más feliz, es más alegre, o sea más desestresada, andar en bicicleta en cierto modo, espero con la seguridad que corresponde, por que si te vas a meter, por ejemplo a la Alameda a andar en bicicleta por la calle, es complicado, sin embargo si los lugares estuvieran dados como corresponde es beneficioso, principalmente, salud economía y hoy día como está el transantiago, por ejemplo, dentro de un radio de cuatro kilómetros, aquí entorno de la plaza, si hace una circunferencia,

es más rápido andar en bicicleta. Ahora si te tienes que trasladar a otra comuna, a la cisterna al bosque etc. es más complicado, la distancia aumenta, pero en el gran santiago hoy día es sumamente cómodo andar en bicicleta

Yo que me movía entre recoleta y al 20 de la florida me demoraba menos que una micro

Tienes razón, hay horarios que las distancias que yo te mencionaba andar en bicicleta andan en bicicletas andan por ahí los tiempos, pero no esta el hábito y eso hay que metérselo a la cabeza a la gente, hay gente que efectivamente no le gusta andar en bicicleta, le da miedo, pero creo que son más los beneficios que los complicados. Ahora si nos vamos al tema negativo de la bicicleta, el tema de la seguridad, usar la implementaria que corresponde

Cual seria la implementaria básica, para generar estándares, por que uno de los objetivos de este estudio es generar una especie de manual de buenas prácticas y en seguridad sería fundamental

El casco,

Ya

Un par de guantes de ciclistas sin dedos o que sean dedo pero maniobrable, el tema de la, que se visible y eso a través de un chaleco reflectante, de usar ropa que sea bastante vistosa, también el tema de la lucecita que hay que usar, hay unas luces que se pueden ver hasta un kilómetro de distancia, emanan un tipo de señal que es muy buena, lo otro es usar los elementos de que, en el caso de que quedes en pana por ejemplo, llevar tu cámara de repuesto, aprender a cambiar una cámara, tener las llaves las herramientas necesarias en el caso de, por si no pasa a ser una molestia, una bicicleta con las ruedas pinchadas es sumamente molesto, dificulta, pero teniendo las herramientas, es clave el casco la vestimenta adecuada, podemos ver con carabineros, oye esta es la vestimenta, al ciclista un chaleco reflectante esas lucecitas adelante y atrás, también laterales, por que muchas veces hay ciclistas atropellados de forma, no por delante ni por atrás sino de forma lateral, y también la iluminación que corresponda, y carabineros serán los expertos en decir esta es la vestimenta del ciclista, y yo te menciono algunos, lo otro es que, llevar las herramientas necesarias en el caso de, cual es la típica pana de la bicicleta o por que queda la bicicleta arrumbada en la casa, es por que la rueda se pincho, y parchar una rueda no es tan difícil, es súper económico fácil y simple, entonces hay que enseñarle a la gente, mira la rueda se suelta así, pero cuando es la rueda trasera recomplica todo, sino es tan complicado tampoco, me parece que eso también es importante, saber usar las herramientas. Y obviamente, algo que no esta en todo lo que he mencionado, es la educación, por que la educación vial para transitar en bicicleta, y andar siempre a la defensiva, cuando ya te metes a las calles siempre a la defensiva, siempre pensando uno no sabe quien viene manejando el vehiculo de atrás, y a lo otros que paralelamente, si tu me preguntas por la bicicleta el ciclista, OK lo podemos hacer, pero pasa por ejemplo, me ha tocado lamentablemente que me ha tocado ver, que aquellos vehículos que son muy altos, habitualmente el conductor no ve al ciclista, y por ejemplo hace un giro hacia la izquierda, hacia la derecha y resulta que el ciclista iba por la orilla, y no lo ve y lo agarra y lo atropella, entonces es importante poner la manenita para arriba o educar a los chóferes de micros, poner señalización que corresponda, ciclovías o ciclista en la ruta, ahí es donde yo te digo que el ministerio de OOPP sirve no solo para construir ciclovías, sino para que la señalética, y ahí hay que juntarse con los municipios, pedir, oye por mira por ahí tenemos un estudio dice que pasan mil bicicletas al día, entonces es una zona donde pasan muchos ciclistas, por lo tanto poner un letrero, ojo precaución ciclistas en la vía.

No hay señalética en ninguna parte

Exacto, entonces cosas como re simples, hay que ordenar todo o que hemos estado conversando, generar un programa, fijarse metas objetivos etc. hacer una buena planificación, y con una visión etc. O sea hay mucho por hacer, pero que lamentablemente cuando estamos hablando, estamos hablando que va a baja el petróleo va a bajar, la bencina también, el transantiago y que van a aumentar, vamos a inyectar más dinero al Transantiago, y vamos hablando esos temas, que se esta construyendo la autopista por el cerro san Cristóbal, todo el mundo se olvida de la bicicleta, y ojo que todas las bicicletas, todas las casas en todas las familias de este país hay bicicletas, entonces no lo dejemos de lado.

Ahora ya lo hemos tocado un poco, si me pudieras resumir de alguna manera, cual cree usted que son las mayores dificultades que se encuentra en santiago para el uso de la bicicleta, hablamos de la señalética de las ciclovías, la cultura vial usted me decía por otro lado y que la gente

Mira hay que comprar una bicicleta, muchas veces la gente no sabe que hacer para comprar una bicicleta, falta información

Hay alguna bicicleta más adecuada para la ciudad

Exactamente, hay un modelo, que le han puesto ahí hibrido un modelo rural etc., que en el fondo pasa a ser una bicicleta que tiene maniobro de paloma,

Como de paloma

Es un fierro que es curvo

Perfecto, de paseo

Exacto, es como la bicicleta de paseo pero que no trae el maniobro de las media pista, que cierto son maniobro más bien como, al mirarlos uno se da cuenta que es de competencia, por que es ¿? , hay que tener un maniobro de bicicleta que sea cómodo, que no te tengas que agachar mucho, que la altura hacia el suelo no sea demasiada, es decir hay que bajar la caja del motor, no usar la caja de motor tan alta para cuando tu pedaleas fácilmente puedas dejar el pie al lado,

Tiene la caja alta una rutera una de media pista

Exactamente, tu quedas prácticamente colgando de la bicicleta, si tu llegas a una esquina es complicado sacar el pie de la puntilla al ¿?, en ese aspecto falta información, y es ahí es donde yo creo que la federación podría cumplir un rol importante, mira este es el modelo más cómodo para transitar en santiago, por que, por que si tu te bajas de tu bicicleta en todos los cruces, tienes que tener comodidad para eso, por lo tanto también deberíamos decir que el tubo frontal debería estar más abajo, muy similar a las bicicletas de mujeres, los asientos que sean cómodos, los asientos de mountain bike o de media pista de ruta BMX, son diferentes, entonces tener un asiento más ancho, con la amortiguación que sea necesaria. Y esa información la gente, piensa, no el tipo de neumático, para el desplazamiento, si tu transitas en santiago no hay para que tener un neumático con calugas como el mountain bike, para que, por que ese es un neumático para el cerro para la tierra, y cuesta más caro, entonces hay que buscar un neumático que sea liso que tenga adherencia, la justa y necesaria, para que, para que en el desplazamiento no tenga que imprimir tanta fuerza sobre los pedales. Tampoco puedes tener algo muy delgado como las media pista o una bicicleta de ruta, por que, por que eso también le va a generar poca estabilidad, entonces hay que buscar un término medio, entonces por eso se habla de la bicicleta híbrida, ahora sistema de cambio, si, con dos con tres con cuatro, eso queda a criterio del consumidor, pero si tu te vas de aquí a las Condes, esta claro que para allá vas repechando, por lo tanto necesitas un cambio más liviano, sin embargo cuando vienes de arriba para abajo, necesitas uno más pesadito y que avance más pedaleadas por, por cada pedalea de metro, eso también hay que enseñárselo a la gente, para que sirve los cambios, efectivamente cual es un cambio más liviano, un cambio es más liviano pero avanzas menos metros por cada pedaleada, entonces ese tipo de información hay que entregárselo, entonces en ese aspecto la federación podría educar

Asesorar

Si, mira ese tipo de bicicleta, ese tipo de maniobro, ideal para transitar en santiago,

La cross country típica mountain, que vende la Oxford la Bianchi.

Lo que pasa es que si tu me hablas de una bicicleta mountain bike, (suena un teléfono),...las bicicletas de mountain bike tienen muchos cambios, por ejemplo atrás tienen una corona de treinta y dos y adelante tiene un plato chico de 39, en algún minuto este ciclista que anda por santiago va usar ese cambio, no, tiene tres coronas, diez piñones, la verdad que ahí, hay cosas que nunca van a utilizar, y le va a generar muchos problemas en caso de que se le eche a perder o se le pinché una rueda, ya con solo ver la rueda, la cantidad de piñones los tres platos, es imposible que yo pueda arreglar esto, cuando el problema está en la cámara. Si te das cuenta, por eso creo que hay que simplificar el uso de esta bicicleta, y creo que los comerciantes podrían sacarle mucho partido, no se si se les ha ocurrido o no, pero, tiene que ser una bicicleta simple cómoda, y en la cual no te asuste, oye hay que reparar esto.

Ahora cuales son las experiencias de promoción de bicicleta a nivel nacional, ustedes conocen experiencias de promoción a nivel nacional que sean interesante

Si, mira

Internacional hablábamos del modelo español,

Claro nosotros en chile, creo que lo que da mejor y más resultados es cuando se hace la vuelta de chile, o la vuelta ¿? Que tuvo 11 o 12 versiones, es que es cuando se llega a cada ciudad de forma paralela se hace una cicletada, ya y ahí vienen los ciclistas, llegaban los ciclistas los de alto rendimiento, los competitivos, los extranjeros los más caperuzos, y tu ya con eso estás motivando a la gente que ande en bicicleta, sin embargo yo siempre creí y se desarrollo en el proyecto por un chile líder, el uso de las cicletadas el uso de la bicicleta, y se hacían cicletadas familiares, oye vamos cerraba toda Vicuña Mackenna, Zalaquet nos permitió cerrar Vicuña Mackenna y se hacia la cicletada, eso ya es bueno, pero eso no debe quedar ahí, hay que seguir trabajando, la vuelta de chile los movimientos deportivos también, aparte de la parte competitiva paralelamente se debiese hacer cicletada, por que, por que de esa manera tu sigues motivando, eres uno más, no es que es un bicho raro andar en bicicleta, no hoy día ya no eres un bicho raro andar en bicicleta, es muy común

Fin lado Uno:

Lado Dos:

Para el usuario de bicicletas, sea en las comunas por donde se llega, donde se parte, que un cierto trayecto de la competencia que se habla que es neutralizado, oye vamos todos juntos en pelotones de competencia los cicloturistas con los laborales

Perfecto

Circuitos en las grandes vueltas, en tour de France en el Giro aquí en Chile, se corre en el último día un circuito que es cerrado, oye y antes de hacer la gran final, de la última etapa, por que no hacemos una cicletada, por que no llevamos a correr a los niños chicos, por que no implementamos cicletadas, con eso ganamos un público para este gran evento, y al mismo tiempo vamos a correr por el mismo circuito, oye te fijaste como dio vuelta el circuito, listo perfecto, hagamos una calcetada por el mismo circuito, eso como modelo a seguir, como estrategia para incentivar el uso de la bicicleta, lo otro es que, los municipios con sus direcciones de tránsito perfectamente lo podrían hacer, o sea yo creo que es clave aquí es hablar con los municipios, hablar con los colegios hablar con las escuelas el uso de la bicicleta, las universidades también, creo que si tu me preguntas hay un modelo a seguir, podemos copiar el europeo, el de España que ya lo conocemos, sin embargo, me parece que finalmente no se toma nada se conversa de todo y al final tienen más fuerzas estos movimiento

De la sociedad civil

Claro, por que por que parece lo sistemático no está impregnado, bueno haber el estudio que ustedes están haciendo es súper bueno, por que a lo mejor ustedes pueden llegar con una propuesta a una universidad y decir, esto es lo que queremos hacer, o pueden llegar a un municipio, mira este municipio esta listo para desarrollar esto y vamos a citar a toda la comunidad que tenga bicicleta y hoy día se les va a hacer un curso, no existe ese formato.

Eso es parte de la otra pregunta que le quería hacer, que actores hoy día son los que generan, ustedes me decían que habían hecho estudios, entonces la pregunta es que actores son los que generan conocimientos entorno la bicicleta y cuales son los conocimientos que hoy día son necesarios en general y que no estén siendo desarrollados

Mira para mi es fundamental los municipios, que bien es cierto el Estado es clave y todo esto pero, el alcalde los concejales son los más cercanos a la comunidad, oye yo vivo en San Bernardo y que, no se, en la reunión semanal o mensual llegamos vamos a citar a todas las personas que tienen bicicletas, tendría que ir todo el mundo, pero buscar el enganche cómo tu educas, y de esa manera, San Bernardo la comuna tranquila para andar en bicicleta, la comuna del ciclismo, Peñalolen, es más complicado y todo pero hay gente ahí que se podría incentivar para el uso de la bicicleta, y dentro de la comuna generar patrones modelos a seguir, y en ese aspecto sería como lo más práctico, oye sabes que la comuna de San Miguel nos esta invitando a la federación a que demos una charla de la bicicleta, y elaborar una malla curricular, hoy vamos a hablar de seguridad, hoy vamos a hablar de la mecánica de la bicicleta hoy día vamos a elaborar programas de estudio, los beneficios de andar en bicicleta, te das cuenta, algo bien estructurado y que beneficie y que a la persona le quede

Y esos conocimientos se están generando, respecto a la mecánica de la bicicleta, respecto al uso saludable, hay alguna organización o institución que

El ministerio de salud por ahí de repente promueve a que andar en bicicleta es saludable, dentro de sus campañas, pero hoy día no existe, o sea nosotros como federación quisiéramos, hacerlo, pero creemos que a través de los municipios, no pensando tanto en el Estado el gobierno, Santiago por ejemplo, la municipalidad de Santiago cerro sus calles por varios fin de semanas, los días domingos se juntaban las escuelas de ciclismo y toda la alameda y la gente andaba en bicicleta

Tiene coordinación con alguna municipalidad en ese sentido

No, no eso se hizo a nivel de consejo local, comunal y ellos lo desarrollaron y lo implementaron, nos preguntaron nuestra opinión, no parece súper bien, pero no era tan solo para andar en bicicleta, era para que la gente andará en patines para que caminara, es algo muy común en Brasil y Colombia, nosotros hemos estado varias veces en Brasil en los juegos panamericanos, y es muy habitual que los domingos se haga lo que se hizo el año pasado, que el día domingo de las 8 de la mañana hasta las 2 de la tarde se cierra alguna calle importante, que pueda ser por ejemplo, el parque forestal o la alameda y que la gente transite en bicicleta, pensando que no están, cada vez estamos comiendo más el cerro San Cristóbal o lo que conocemos como el tontodromo, ahí en avenida Kennedy, te acuerdas la parte interna, hay un circuito de cuatro kilómetros y todo el mundo salía, pero ahora hay una autopista, entonces

Lo eliminaron

Claro, le decíamos el tontodromo por que tenía dos kilómetros para allá, y muchas veces los cicloturistas los ciclistas inaugurales, iban a entrenar en la semana se iban de 7 a 10 de la noche a entrenar ahí

Daban puras vueltas

Entonces eso desapareció, no tenemos tontodromo, y era una carretera buena, pero hoy día esta la autopista. Faltan lugares, para, faltan lugares para andar en bicicleta de manera tranquila, lo que implemento Pizarro me parece una buena, que ya se estaba copiando del modelo de Colombia de Brasil, eso se hace ase mucho tiempo, los días tu vez que se cierran calles importantes de la ciudad y la gente sale a andar en bicicleta en patines

Ese programa se termino, ustedes tuvieron participación activa en eso como federación ciclista

Exactamente, propiamente como federación no asistimos pero si los ciclistas iban a darse su vuelta, tranquilo con la familia, claro y se participo de eso, creo es una buena iniciativa, pero me parece que debiese permanecer en el tiempo, tu en la semana cuando lo haces, cuando sales del trabajo a las cinco y media seis ya en el tiempo primavera verano podrían cerrar algunas calles para andar en bicicletas o mejorar la calidad de las ciclovías.

Ahora volviendo un poco al tema técnico, cuales son los estándares mínimos que ustedes dirían que hay que elaborar para la generación de una política de promoción de la bicicleta, hablábamos del tema de la seguridad de la salud, cuales serían los estándares mínimos que deberían estar presentes en una política de promoción

Haber, creo que primero exigir algún tipo de licencia, y ese tipo de licencia si lo da la federación, por que es clave, ahora que esa licencia te acredite, como cuando tu sacas permiso para andar en moto o en auto generar una licencia que diga, mira esta licencia, aparte de tener un seguro, que es importante, un seguro de vida etc., te permitiera un número de teléfono, primero, oye para andar en bicicleta OK, número de contacto, conocimiento, prueba, supiera que cuando tu vez el semáforo en amarilla debes pasar o no debes pasar, no si tengo una amarilla para, si ve un semáforo en rojo, que hace un ciclista, pasa, tomar algún tipo de control a la gente que habitualmente anda en bicicleta, para que, para que esos estándar tu los establezcas, desde que, desde los elementos de la bicicleta, OK una bicicleta con freno con reflectantes etc., por el otro lado vestimenta, pero por el otro lado puedes darle ciertos estándar a la gente, para saber si sabe o no sabe, bueno a través de una licencia acreditación

Eso de acreditar, conocimientos por ejemplo, mecánicos

Exacto

Y cuales serían esos conocimientos

Saber parchar una rueda, saber poner y sacar una rueda, que es clave, parcharla, que antes de subirse a tu bicicleta ver si tiene las luces, por que las podrías haber sacado, o te caíste se te quebró y no esta, entonces si no te veo, cuestiones como la posición en la bicicleta, la altura del sillín

Y cual serían las medidas

Lo que pase es que las posiciones varían de acuerdo a la especialidad, por ejemplo, el bicicross tu nunca tienes extendida la pierna, como que siempre abajo, mountain bike tu no montas como en la ruta y en la ruta tu quedas prácticamente colgando de la bicicleta, si tratas de poner los pies en el suelo, cuando haces descenso la bicicleta de descenso es igual, vas sentado en la rueda trasera, entonces creo que la posición en la bicicleta que más acomoda es una posición en donde la pierna queda semi extendida, no completamente

Ahí pensando en el ciclista urbano

Exactamente, y donde la caja de motor es más baja, para que, para que cuando llegue al cruce ponga de manera fácil el pie. El tipo de elemento, por ejemplo si usa puntillas o no usa puntillas usa trabas no usa trabas, es más seguro que no lo use, el tema del casco el tema del reflectante, ir viendo que estándares, viendo como el ISO 9000, bueno mira la bicicleta debe cumplir estos requisitos, la persona que circula debe saber estas cosas, y por otro lado el tema de la seguridad, la persona que se suba a una bicicleta, anda con sus luces, y si es de día para que andar con reflectantes, pero si ya viene la media noche debe andar con su reflectante su chaleco etc.

La posición de la espalda, como es lo más adecuado

La espalda derecha, siempre

Siempre derecha

Claro, es lo más saludable, no tan curvo, es ahí donde hay algunas, claro hay diferencias entre mountain bike y ruta, o el que hace grande distancias, es como por ejemplo un ciclista de ruta, siempre se va a posicionar de una forma aerodinámica, un pistero también, muchas veces no es una posición muy cómoda, pero como estas en una competencia contra el tiempo, debes buscar la posición más aerodinámica. En cambio si tu vez un ciclista urbano, la aerodinámica no tiene mucho que ver, debe buscar una posición donde no te tiene que doler la espalda

Que genere lesiones

Exactamente, por eso buscar una posición idónea más cómoda, por eso te digo deberíamos conversar con la gente de la salud, carabineros, para abordar profesionalmente cada uno de estos temas. Yo soy profesor de educación física, claro te puedo decir mira si andas distancias cortas esta es la posición, si andas distancias largas esta es la más cómoda, para la seguridad es necesario usar trabas en los pedales, depende de ti pero acuerda te de que si te toca un rojo y tiene s que sacar el pie y te cuesta te puedes caer de lado, entonces hay que planificar hay que ordenar y hay que hacer un proyecto bien hecho

Y en ese sentido, cuales son las malas prácticas que ustedes ven en el uso habitual de la bicicleta a nivel urbano

La más habitual es que la gente no se pone un casco, andan sin casco, sin las luces, un ciclista muchas veces en la noche sin luz es, te pueden atropellar muy fácil. Las posiciones muchas veces hay ciclistas que les gusta usar el asiento muy alto por que dicen que hacen más fuerza con la pierna, otros lo usan muy baja, y eso que muchas veces algunos de estos aspectos te puede traer problemas relacionadas con la próstata

Cuando esta muy baja

Cuando esta muy alta, te das cuenta por que mucho rato sentado y moviéndose de un lado para el otro disminuye la circulación de la sangre en el área de los genitales

En ese sentido es bueno poner un asiento prostático

Es ideal, por que tu sabes que no tiene un valor que puede acceder todo el mundo, es como comprarte un auto con airbag, uno no esta esperando chocar pero son tremendamente seguros en el caso de accidente. Siempre y cuando se tiene. Entonces en ese aspecto pasa exactamente lo mismo, hay que buscar asientos cómodos, masificar esto

Cual es la característica del usuario santiaguino, es un usuario riesgoso que no sabe andar muy bien

Que usa los caminos poco adecuado, transita por lugares poco adecuado, muchas veces se suben a las veredas lo cual dificulta a los peatones, muchos peatones, a mi me da lo mismo que pase una bicicleta por el lado mío cuando yo voy caminado, pero hay gente que le molesta, y te ve como irrespetuosa, yo toda mi vida en andado en bicicleta y de repente entiendo hoy en día como esta el tránsito, tengo tres hijos y los tres andan por la vereda, y a mi me da lo mismo que los reten, prefiero que lo reten antes que lo atropellen

Y eso usted lo extrapolaría a todos los usuarios, aconsejaría en este minuto con estas condiciones andar por la vereda

Mira es fuerte, te puedo dar mi opinión personal, por supuesto cuando puedas andar por la vereda, anda por la vereda no más. Si tu me preguntas por las leyes del tránsito, no tiene que ser por ciclovía o por la calle, por la orillita, pero no, o sea, esa es una realidad que no se da, es como tu decir, hace años atrás implementaron el uso del auto catalítico y hoy día quieren ponerle cuatro dígitos a los catalíticos, o sea hicieron el negocio del siglo hoy día te quieren. No ya en caso de emergencia vamos a aumentarlos a dos catalíticos, por eso te digo, es injusto hoy día, depuse te van hacer comprar un auto solar, con paneles solares y van a, no sabes que es tanta la congestión que también vana a entrar los solares, lo mismo con la bicicleta, se fomenta su uso pero se tira a calles y rutas, pero están las condiciones dadas. En general en Santiago las condiciones no están dadas para manejar de forma tranquila, sin embargo, igual no me cabe la menor duda, que ha aumentado la venta de la bicicleta

Estamos terminando prácticamente la entrevista, le pregunta como profesor de educación física, cuando podríamos decir que existe un uso saludable en términos de la condición física de la bicicleta, cuando se usa una determinada cantidad de veces a la semana, cuando produce efectos la bicicleta

Usando tres veces a la semana la bicicleta es saludable, si tu lo haces una sola vez no mejora, tu cuerpo se acostumbra, pero de siete días y tu la puede usar lunes martes jueves es saludable

Y una determinada cantidad de tiempo cada vez

Por supuesto, sobre treinta minutos es saludable, algunos hablan de veinte, yo creo a veinte minutos puede ser un trote, pero en la bicicleta como es más eficiente y no te cansas tanto coma al trotar, sobre la media hora tres veces a la semana es saludable

Y alguna velocidad, algún gasto específico

No mira, lo que hacemos nosotros en el ciclismo de ruta federado y de pista y de mountain bike, habitualmente lo medimos a través de la frecuencia cardiaca, cuando tu frecuencia cardiaca alcanza un 60%, por ejemplo, como determinamos eso, por ejemplo tu esfuerzo máximo de tu pulso llego a 200, calculamos tu 60%, 50 serán 100, 60 será sobre 120. Cuando tu logras elevar tu pulso a 120 pulsaciones para arriba hasta un límite de 150, estas en la zona aeróbica quemas grasa, la vía energética ¿?. Perfecto, ya en eso estas haciendo deporte y esta quemando grasa, aparte del uso de combustible interno que estas usando, esta tu moviendo las articulaciones de la rodilla de los tobillos, al tomar la bicicleta estas apretando el antebrazo, lo tríceps los bíceps, al pedalear estas usando la pantorrilla el tibia interior los cuádriceps los glúteos mayores, etc.

Eso ya genera un efecto de por si

Exacto

Y el efecto aeróbico, digamos el ciclista urbano esta mejorando su condición aeróbica

Por supuesto

No con mucho esfuerzo digamos

Lo que pasa es el hecho de pedalear tu tienes que utilizar una vía energética, los seres humanos usan tres vías energéticas, la glucosa, la grasa y la de osioinfato. El hecho de que tu estés aquí tu metabolismo ya estas quemando grasa, pero el momento de en que te subes a la bicicleta tu organismo se acelera un poquito, pero sigue siempre en presencia de utilización de energía, grasa oxígeno, cuando se habla de anaeróbicos en ausencia de oxígeno, cuando tu te pasa de cierto pulso que tu torrente sanguíneo no es capaz de sacar la grasa, tienes que empezar a usar glucosas, y ya cuando la intensidad es máxima ocupas cero grasa ocupas cero glucosa y sobre todo en los tramos de sprint o de velocidad, de forma muy explosiva estas quemando atepo y cepe, y eso ya no es grasa, estas ocupando la energía que esta en el músculo, pero cuando vas pedaleando a una energía de baja intensidad estas ocupando oxígeno y ocupando grasa

Y esos es lo que ocuparía habitualmente el ciclista urbano. Yo creo que estamos bastante bien

Ahora un tema que no tocamos, la dieta, es importante la dieta, me lo tocaste al final, pero la alimentación es importante, ideal que cuando tu salgas en bicicleta siempre llevar por ahí un chocolate o algo, por que se sabe que cuando te de, en ciclismo se habla de que te dio la pálida, o la paja, en España se usa la paja acá usamos la pálida. Un ciclista que le da hambre no da ni media pedaleada, lo importante un chocolatito, se quita la sensación de hambre y puedes seguir pedaleando, no es el mejor alimento el chocolate, por que tiene mucha grasa etc. pero te, o lo orto es llevar un pan, por que tiene carbohidratos, y eso es recomendable no solo a los deportistas, a todo el mundo, los carbohidratos, los famosos tallarines las pastas, son los alimentos más utilizados por los ciclistas, por que, por que son súper fácil de ingerir, y no estoy hablando de carnes ni de azucars, no estoy hablando de carbohidratos, es lo ideal que debiera consumir un ciclista, lo otro son las frutas, las manzanas las sandias las uvas, el plátano por sobre todo, es muy común que los ciclistas consuman plátanos, por la cantidad de potasio, y por que es algo que te llena, te quita la sensación de hambre, es súper importante que antes de salir en bicicleta es alimentarse bien

En esos sentido ustedes han generado estudios

Si claro, nosotros por muchos años trabajamos con Norman Mcmillan, el es especialista en nutrición deportiva, también tenemos algunos ciclistas que han dejado de correr y que son nutricionistas y que perfectamente, en el minuto en que se requiere la federación, a través de nuestro nutricionista puede decirle a este gallo tiene que comer grasa. Hay que comer grasa, si, pero en bajas cantidades, el ciclismo federado no prohíbe la grasa, hay que consumir en cierta

cantidad, consumo de carbohidratos también, el consumo de proteínas y también la ingesta líquida, es importante que en la bicicleta tenga una canastilla con la caramayola para echarle agua, agua simplemente, hay algunos más elaborados que

Usan isotónicas

Claro el Gatorade el Exeed el Go súper, no hay problema, pero si andar con la caramayola, por que tu al hacer actividad física tu traspiras quemas muchas veces, no quiere decir que tu vas a subir de peso por que estas comiendo, no, pero es el combustible que uno utiliza, es como el auto usa bencina aceita etc. el ciclista tiene que comer, eso es importante

Bueno un millón de gracias

Felipe Mieres; IND

Mira Felipe la primera pregunta que me gustaría hacerte, es un poco saber ¿cual es la visión general que tu tienes, desde la institución, o que la institución tiene en realidad, en relación a uso de la bicicleta, si se han hecho algún tipo, conocen alguna experiencia, han hecho algún tipo de trabajo al respecto?

A ver, la primera experiencia por lo menos a nivel regional surge a partir del desarrollo de la política regional metropolitana, ahí es la primera instancia donde en el fondo se formaliza, una intención de parte de esta dirección regional a nivel de servicio, de promover el uso de la bicicleta como, eh, asociado a actividad física y deporte, más todas las externalidades favorables que tenga más allá de nuestro sector, ya, tienes que entender que en el fondo nosotros como servicio publico estamos en sectores, transporte, salud, deporte y actividad física, sin embargo nosotros más allá de que incorporemos esta perspectiva desde nuestro sector, entendemos sobre la base de que esto va asociado a otras instancias, ya, o sea no tiene ningún sentido por ejemplo, que fue una discusión que en algún momento se tuvo a raíz de la actualización de la política regional del gobierno regional metropolitano, eh, la incorporación del uso de la bicicleta más allá de la implementación de vías, la implementación de redes, en conjunto con la ¿...? Sector transporte, sin antes hubiese también una política al respecto a la contaminación medioambiental, por que, porque en el fondo el uso de la bicicleta, que tiene que ver con una actividad física que tu realizas en la bicicleta esta directamente relacionada cualquier promoción de política publica respecto a también un tema de contaminación.

Exacto, en el sentido que sea saludable

En el sentido que nosotros no podemos ver las cosas sesgadamente, y decir, e van a incorporar las ciclovías, sin embargo hay un tema pendiente respecto a la contaminación ambiental, entonces, el gobierno regional como ve ¿...? De todos los sectores, esa discusión uno también empieza a preocupar en la balanza de todos los sectores, y en ese sentido para nosotros es importante el desarrollo de las ciclovías, pero también es importante el desarrollo de algo que era previo, que era el tema medioambiental.

¿para nosotros como IND estas diciendo?

Para nosotros como servicio a nivel regional, no como IN, es que esta, este tema es un tema nuevo, por lo tanto, tienes que contar que al igual como el tema de la, de la implementación y uso de las ciclovías, nosotros estamos llenos como servicio de temas y deportes, y disciplinas que esta el debate la discusión si deben ser o no consideradas actividad física, si pueden o no ser consideradas deporte, por lo tanto esta primera intención, surgió acá a nivel regional, que se tradujo en un texto de la política publica a nivel regional, eso no implica que a nivel de dirección nacional del servicio, también han habido algunos incentivos en función de proyectos, por ejemplo el cierre de la alameda para el desarrollo de la actividad física y dentro de eso la incorporación del uso de la bicicleta, o de actividad.

¿y ahí estubo involucrado el IND también entonces?

Claro, todo lo que es la apertura de la, del cierre de la alameda, ahí ya eso lo aborda desde la dirección nacional, más allá de que en el fondo este explicitado en un documento de política publica, tal ves nosotros a nivel regional lo explicitamos, lo traducimos en un texto, y en el fondo ese texto se ha traducido también en la promoción que nosotros hacemos con las 52 comunas de la región metropolitana, en términos de decirle, oye este una línea de acción dentro de la política regional que nosotros promovemos porque va a favor del desarrollo de nuestro servicio, ya, ahora, para la implementación de eso, no necesariamente va solo por nuestro lado, o sea, esto tiene cruces con temas de planos reguladores, el plan regulador metropolitano de ¿...? Normativa del área respectiva al transporte, la posibilidad de implementación de vías, también la voluntad a nivel político de quienes son los alcaldes a nivel de cada una de las comunas, de implementarlas o no, tienes que entender que cada alcalde a nivel comunal también tiene sus propias prioridades y priorizaciones, por lo tanto algunos tal ves están en un estado más avanzado respecto del tema de las ciclovías, y otros no, ahora, si nos preocupo, por lo menos en la política regional, el tema de la perspectiva de la intercomunalidad de las ciclovías, que significa esto, que las redes no pueden ser redes autónomas, y que eso lo compartimos desde el punto de vista de transporte de que se tiene que establecer una red de ciclovías, o sea la red es a la ciudad de santiago, y a las región metropolitana en términos de las comunas rurales, pero no es cada comuna individualmente, ahora administrativamente se producen algunas dificultades porque en el fondo es un territorio que esta separado.

¿y habría algún tipo de instancia para trabajar intersectorialmente de esa manera, tienen alguna mesa, alguna coordinadora?

Hoy día el tema de ciclovías no esta como mesa de dialogo a nivel regional, así como lo esta por ejemplo el tema indígena, porque se constituye una mesa entre los distintos sectores, ahora esa mesa se constituye porque hay un reconocimiento de canales indígenas, hay ciertas orientaciones que los servicios tienen que también orientar hacia ese sector, también esta de repente el tema de la mujer, eh, este tema en especifico no se ha traducido por lo menos a nivel de gobiernos regionales en una mesa de dialogo, sin embargo si existen actividades que el gobierno regional promueve permanentemente, que nuestro servicio promueve permanentemente, y que también en el fondo a nivel regional estos servicios promueven permanentemente, ahora, yo creo que el tema todavía no se ha situado en un nivel de el deber ser, porque una cosa es la voluntad de destinar recursos y esfuerzo, respecto de la intencionalidad de focalizar algo, respecto de comenzar a hacer, a que se transforme en una exigencia, ya, hoy día hay más una voluntad, ahora, el tema tampoco tiene tan, tiene presencia ciudadana, pero tiene presencia ciudadana en un sesgo de la población, o sea, no es toda la población la que esta demandando ciclovías, hay gente que esta demandando otras...

Bajar la bencina incluso ¿...?

El tema de la bencina, el tema de los impuestos, entonces los temas también van logrando institucionalidad e institucionalizarse y transformarse en una experiencia en la medida en que también o se pone en el tapete del punto de

vista público, desde el punto de vista político, o desde el punto de vista institucional, tienes que entender que también nosotros estamos a cargo de subsecretarías, por lo tanto el tema de deportes como sí, está en un nivel, por lo menos jerárquicamente distinto a lo que es transporte.

Seguro, ¿pero y desde la perspectiva del transporte nunca lo han enfocado ustedes, o sea desde la perspectiva de la salud, perdón, y de la condición física?

Desde el punto de vista de la condición física sí, desde el punto de vista de la salud ahí tenemos ciertas, eh, no incompatibilidades, pero en el fondo una cosa son los estilos de vida saludable, otra cosa es la actividad física que tiene como externalidad en el fondo una condición física saludable, y otra cosa es lo que le corresponde al sector salud, entonces por una parte está este tema de que nosotros como país, por una parte el ministerio de salud atiende por así decirlo las enfermedades, pero también establece políticas de prevención, esto estaría dentro de las políticas de prevención que podrían llegar a implementarse, en conjunto con salud, actividad física y deporte, que es nuestro giro, y transporte, pero también empieza a aparecer medio ambiente, porque se empiezan a cruzar los temas, o sea el tema de contaminación no puede obviarse dentro de este tema.

Y en relación a esta explicitación que decías que han hecho de alguna manera, y que la han convertido en un texto finalmente, ¿Qué hay en relación a eso, el tema de, como se soluciona ese tema digamos, es considerada finalmente la bicicleta un tipo de herramienta que ayude a mejorar la condición física y por ende la salud de las personas, o ustedes más o menos zanjado ese tema?

Ese tema está zanjado en la política pública, o sea desde el momento en que nosotros decimos que es acción es validada, está dispuesta como una actividad, que es propuesta y promovible por nosotros, ya, del mismo modo es ¿...? Y el servicio también apoye estas iniciativas que se dan a nivel nacional y regional, de ¿...? De becas, desde prácticas social, de deportes incluido el tema de la bicicleta, o en esta mesa, ya sea tripartita con transporte y salud, de que nosotros en cierta manera apoyamos a transporte, en términos de la implementación de ciclovías, ahora, hay ciertas dificultades todavía en a nivel técnico normativo, respecto a como pones el tema para que se transforme en una realidad, lo voy a ejemplificar de la siguiente manera, cuando tu implementas un plan regulador, tu tienes que cumplir con ciertos requisitos, hoy día en el plan regulador no está como una exigencia la implementación en las comunas de disponer de ciclovías, entonces en que se traduce eso, en que en el fondo tu ya no puedes exigirle a una comuna que, en términos del estándar que debe cumplir la comuna, que debe disponer de ciclovías, si en cambio debes tener sitios urbanizados, debes contar con, no puedes construir una casa si no cuentas con electricidad, con agua potable, me entiendes, hay ciertos requisitos que ¿...? Asentamientos básicos, sin embargo el tema de la ciclovía, hoy día por lo menos en términos de plan regulador, si bien en la ordenanza establece definiciones de ciclovía, yo creo que hoy día también lo que falta son más consenso respecto de las definiciones ¿...?, porque transporte opera bajo una nomenclatura, existe un manual de transporte y vialidad que en el fondo define ciertas cosas, esta la ordenanza general de urbanismo y construcción que también define ciertas cosas, y tal vez hay otros servicios que han definido ciertas cosas, esta institucionalidad debiera estar ya homologada en términos de que todos entendamos lo mismo por lo que se entiende una ciclovía, una ciclo banda, etcétera, etcétera, y que no existan definiciones en un marco legal, y en otro, ahora por que hago tantas referencias al marco legal y a los instrumentos de planificación, porque finalmente los instrumentos de planificación territorial son los planes reguladores a nivel comunal, los planes inter comunales a nivel comunal, y si en esos textos, no quedan propuestas las exigencias o el deber ser de las ciclovías, o la manera en que, a través de la planificación urbana, tu defines la incorporación de las ciclovías, eh, al momento en que se ejecutan calles no forma parte del tema, y comprenderás que intervenir en una ciudad que ya está construida es mucho más difícil que en una, no se, en una comuna rural que está urbanizándose, donde ¿...? Que llevan los perfiles, por ejemplo, aunque no esté ejecutada, por lo menos un ancho, ya, yo creo que ahí es donde más...

¿Y ustedes entonces, en ese sentido, tienen injerencia en el tema de las ciclovías particularmente?

Tenemos injerencia en el tema de las ciclovías desde el punto de vista en que tratamos de promover y apoyar aquellas instancias que tal vez tiene más poder en términos de la idoneidad desde el punto de vista técnico, nosotros no tenemos la idoneidad desde el punto de vista técnico de, yo puedo tener, podemos tener una opinión como arquitectos, como urbanistas, como cuales son las propuestas en distintos países, pero finalmente nosotros no regulamos las vías de transporte, no regulamos el espacio público, por lo tanto podemos decir a nosotros como servicio nos interesa, pero no tenemos las facultades de decir, implementarse, exijánsen, constrúyanse.

¿Y ahí, cuando entran en ese diálogo, los interlocutores serían entonces, otros ministerios, otras carteras, las municipalidades?

Mira, desde el punto de vista de los recursos, los recursos están disponibles por ejemplo a través del fondo nacional de desarrollo regional, eh, pero ahí depende ya de la voluntad de quienes acceden a esos recursos, que son los municipios, en priorizar dentro de su cartera que es lo que a ellos les interesa, un municipio si decide postular a una ¿...?, un consultorio, un, va definiendo sus prioridades a nivel comunal en función de las necesidades, por eso te digo, si a nivel de demanda pública, no se transforma en una de esas necesidades, eh, esto opera de dos maneras, las institucionalidades a nivel ¿...? Se su pone que, resuelven demandas y necesidades de la gente, por otro lado también, esas instancias de poder a nivel local, pueden implementar políticas sin que necesariamente la gente lo exija, es decir, por un lado tu tienes que poner el testeo de lo que se requiere, pero por otro lado también tienes que poner aquella política pública que o necesariamente se traduce en una necesidad, la gente no tiene por que saber de repente que va a necesitar, eh, no se, tal medicamento, por lo tanto tu lo promueves desde la política pública de salud, entonces aquí hay dos responsabilidades, una la demanda ciudadana, y otra el convencimiento de las autoridades a nivel territorial comunal, de la importancia del tema ciclovías, respecto de otros temas, como algunas lo han valorado más, otras lo han valorado menos, y para otras tal vez no es tema.

¿Y que serían digamos las mismas condiciones que a ustedes los hacen valorar el tema, como institución, o no, o ustedes...?

Para objeto de promover, o sea nosotros si tenemos una conversación con un municipio y empezamos a hablar del proyecto, automáticamente nosotros también les decimos, oye, a nosotros más allá de que como sector no tengamos las facultades de exigir ciertas cosas, entregamos información, en el sentido de decirle, CHILEDEPORTES promueve el uso de la practica de la bicicleta, y la construcción de las ciclovías, a objeto, que con eso la gente, por lo menos realice actividad física, eso significa que tenga la posibilidad de hacerlo, en una ciudad que no tiene todas las áreas verdes que quisiera, me entiendes, que en el fondo de alguna manera eh...

Que no dispone de toda la infraestructura y las condiciones.

Exacto, y que en el fondo esto forma parte de la, o sea, como promueves el uso de la bicicleta si no tienes espacios seguros de ¿...?

Y claro para ¿...? Seguro y saludable.

Y para que se transforme en un concepto cultural de algo habitual para la gente, y no como algo excepcional.

Pero sin embargo para ustedes es una preocupación, y entonces en ese...

Es una preocupación y es una motivación, o sea forma parte de nuestra propuesta.

¿Pero ustedes la recogen, y esa es mi pregunta, en el fondo de la presión que existe de las organizaciones civiles por ejemplo, o viene implementado como política publica a nivel nacional?

No esta como política publica, ahora, cuando tu implementas en una política publica, tu instalas ciertos temas, y también recoges ciertas inquietudes, nosotros recogimos ciertas inquietudes y también las instalamos, como las recogemos, a través de los distintos sectores cuando tenemos contactos con temas de ciclovías, o cuando vienen dirigentes de las ciclovías a CHILEDEPORTES a decir, oye necesitamos apoya para tal actividad.

Eso quería preguntarte ¿ustedes han tenido relaciones con organizaciones de la sociedad civil?

Mira, hasta, hace por lo menos 3 o 4 años atrás, a nivel regional se desarrollaron bastantes actividades en conjunto, deben haber habido algunos proyectos aprobados en ¿...? Del uso de la bicicleta, en términos de actividades, de talleres, etcétera, etcétera, pero también nuestra institucionalidad, exige ¿...?, si no hay organizaciones ¿...? Recursos, nosotros no podemos implementar acciones, entonces generalmente nosotros no llegamos con un programa a instalar, sino que son las organizaciones deportivas las que a través de FONDEPORTE postulan o promueven ciertas actividades.

Claro porque en ese sentido ustedes no tendrían ningún mecanismo, como para poder generar la promoción.

Es que FONDEPORTE es un fondo de distribución de recursos, hoy día además a partir de la crisis el fondo que tenía una parte que se distribuía a través de un concurso, una parte existiría a través de asignación directa, producto de todos los cuestionamientos que hubo la servicio, la asignación directa desaparece, que significa eso, que tu ya no tienes la facultad de asignar directamente un proyecto a una acción que consideras que vale la pena promover, por que, porque coincide con tu política como servicio, hoy día, la rentablemente con los cuestionamientos que ha habido no tenemos facultades para hacerlo, pero eso no inhabilita que las organizaciones deportivas, o un municipio, pueda postular una acción que vaya encaminada en esta perspectiva, por que, porque coincide con parte de nuestra promoción...

Pero por otro lado digamos, hoy día los que evalúan las políticas, o más bien los que evalúan los proyectos, y los adjudican digamos, son empresas externas a CHILEDEPORTES, y en ese sentido ¿se presenta con ¿...? Una modalidad de criterio o...?

Es que, hoy día hay un tema pendiente que tiene que ver con la implementación de las bases a nivel regional, hoy día las bases están elaboradas a nivel país, por lo tanto las estandarizaciones de las, a ver, la empresa externa va a aplicar una pauta en función de gastos que ya están acordados, por lo tanto la empresa lo que va a hacer es simplemente dar curso a la normativa que esta en las bases, no es que la empresa vaya a aplicar opinión respecto a lo que es el proyecto, ya, podrá establecer algún comentario en el campo de observaciones respecto de lo valorable o no que sea el proyecto, pero ante una pregunta de si cumple o no cumple con tal exigencia de las bases.

¿...? Esta estandarizado.

Exactamente, ahora, cual es el paso tal ves que falta dar, que es algo en lo cual ha estado trabajando la dirección ¿...? Respecto a que FONDEPORTE llegue en algún momento también a establecer bases a nivel regional aun cuando hay una matriz que sea para el servicio, de manera que las direcciones regionales puedan incorporar dentro de las pautas de evaluación y del proceso de postulación ¿...? Toda la información a aquellas intencionalidades que vayan en favor de la instalación de una política publica, porque vasta que en la pauta no haya una parte donde diga el proyecto se alinea con la línea de acción de la política publica a nivel regional que promueve el uso de la bicicleta, ese proyecto no va a poder tener una ponderación mayor respecto de otros que, eh, no lo tengan, porque ¿...? Esta siendo evaluado, y lo puedes llevar al tema de discapacidad, o los deportes que en al región metropolitana tienen más prioridad respecto de otros etcétera, etcétera, ya, es algo que todavía el servicio tiene que trabajar, ahora el servicio hoy día ha estado abocado más a un ordenamiento interno respecto de cumplir, con el fondo, con las unidades de transparencia respecto de los cuestionamientos a los cuales ha estado sometido el servicio.

Ahora, yendo un poco al tema más técnico, con el que partíamos incluso, que tiene que ver con esto de que en el fondo, la ciudad también no presenta las condiciones idóneas como para que el uso de la bicicleta sea saludable, y por lo tanto, el tema de promoverlo o no, es un poco más complicado digamos, ¿Cuál serían,

desde tu juicio, yo se que tu eres arquitecto además, cuales serian a tu juicio los requerimientos que tiene que tener una ciudad como para generar condiciones saludables optimas para el uso de la bicicleta?

Bueno, algo te adelanto respecto de esta discusión que hubo a nivel de la actualización de la política regional, no más nuestra sino que el gobierno regional, que es en el fondo la intendencia más todos los servicios públicos, eh, allí se sostuvo una discusión respecto a, ponte tu, lo relevante que era el tema de apoyar el tema medioambiental, respecto de que existieran condiciones que permitieran eh, no solo el uso de la bicicleta, sino que el uso de actividades físicas, o saludables, porque si tu las realizas en un medio que no presenta las condiciones optimas para la practica de actividad física y de deporte, significa que en el fondo, lejos de mejorar la calidad de vida respecto de tu salud, esta empeorando tu salud, hay una recomendación explicita de que en situaciones de preemergencia o emergencia, no es recomendable, por ejemplo, la practica de actividad física, por que, porque en el fondo no es saludable, ya, eso esta establecido a nivel de región metropolitana, como dato, por ejemplo la corrida LIDER que se realizo hace uno o dos años, que es un evento masivo, importante, que se realiza en la región metropolitana, coincidió, y tu lo debes haber visto en un titular, que el día en que se hizo la corrida, fue el día de mayor contaminación a nivel de daño, entonces, como avanza en la actividad física y el deporte, donde esta bien ¿...? El tema del uso de la ciclovía, si primero debes generar condiciones medioambientales para que, al momento de implementarlas, el uso de la bicicleta no se transforme en un problema sino que, sabemos lo que queremos.

Pero ese es un tema que debe ¿...? A ustedes a nivel de todo tipo de actividad deportiva que quieras ¿...?

Por su puesto porque en el fondo basta que aumente la contaminación y los proyectos que están siendo financiados por nosotros mismos, si no pueden realizarse, se suspenden, eso significa que la gente en ves de una actividad que tenia programada por decirte de marzo a noviembre, realizar un taller 3 veces por semana, si empeoran las condiciones medioambientales, y ellos lo realizan, nosotros lo vemos, de repente puede que en ese proyecto, la gente comience a bajar por enfermedades respiratorias, que si bien no es un tema nuestro, tu mediaticamente puedes hacer una relación que los eventos de contaminación están directamente asociadas al aumento de las enfermedades respiratorias.

¿y ahí cual es la política que ustedes usan, frenar de alguna manera estas actividades?

A ver, es que nosotros aprobamos los proyectos en un concurso publico que se aprueba en el momento por lo tanto no tenemos una proyección climática de el estado y condición medioambiental para decir, no vamos a realizar ciertas actividades, obviamente un proyecto se puede suspender y volver a comenzar, eso desde el punto de vista de la promoción para nosotros se transforma en una dificultad, pero eso no significa que tu no debas promover la creación de la infraestructura, y dotar a la ciudad de aquellos soportes que permitan las vías, porque la proyección de una ciudad no es a un año, la proyección de una ciudad es o sea, esta ciudad de hoy día, en el fondo es la planificación que se desarrollo no hoy día, sino que hace 10, 15, 20, 30, 40, incluso 50 años atrás, por lo tanto las temáticas que hoy día implementemos, o que se han implementado hace 10 años, no van a quedar plasmadas necesariamente hoy día, pero van a tirar líneas respecto de cual es la ciudad que todos queremos, respecto de las políticas publicas que hemos decidido implementar, hoy, hace 10 años, ¿...?, o sea de hecho, el tema de contaminación responde a la no previsión de una política publica que entra extemporáneamente producto de que no era una temática, de interés publico, porque hasta que no se transforme en un problema, ¿...?

¿y en ese sentido, vuelvo a la pregunta, específicamente ustedes tiene algún tipo de lineamiento de acción destinado al tema de la bicicleta, en términos específicos?

En términos específicos, lamentablemente hoy día, al contar solo con el FONDEPORTE no podemos ¿...? una línea programática, te voy a citar otras líneas programáticas que tenemos como servicio, que son definidas desde el punto de vista central, por ejemplo existe un programa que se llamaba eh, el programa de las temporeras, corresponde a la promoción de actividad física y deporte, en aquellas personas que realizan actividades de temporadas asociadas a la recolección de frutas, etcétera, etcétera, hay otro programa que es para cardiópatas obesos que tiene que ver con, la implementación de programas de actividad física en aquellas personas que sufren enfermedades no es, o al corazón, o de obesidad, a objeto de entrar en ese publico, pero esas líneas de acción las decidimos desde nuestra dirección nacional, por eso te decía que falta todavía avanzar, en como se puedan implementar en nuestro presupuesto, líneas de acción que sean definidas por la dirección regional, porque así como a nosotros también nos interesa el tema de las ciclovías, el día de mañana se podría establecer una línea programática, no se, canotaje en valdivia, o etcétera, etcétera, la diferencia es que tal ves es más fácil incorporar, una cierta disciplina deportiva porque esta asociado al centro de entrenamiento regional, al centro de alto rendimiento, que las ¿...? Es un deporte, pero aquí no estamos hablando de un deporte, estamos hablando de la actividad física, por lo tanto no tiene una medición de resultado, no se encuentra inserta en una proyección de ¿...? Olímpica, sino que tiene que ver con una política publica más desde el punto de vista del uso social de las personas con un beneficio hacia la condición física.

Y ahora, especulando un poco con respecto al tema de las políticas públicas, ¿Cuál debiera ser entonces las características más relevantes, de una política de promoción del uso de la bicicleta, como ¿...??

Bueno yo creo que aquí, quien tiene más que decir respecto al tema del uso de la, porque una cosa es el uso de la bicicleta como condición de actividad física, pero otra cosa es como dotas a la ciudad, de la infraestructura necesaria para la practica, y ahí las vías de transporte corresponden, en términos de responsabilidad, a lo que es el ministerio de transporte, la SEREMI de transporte, y las direcciones de transito de cada uno de los municipios, es decir, el tema esta situado en transporte seguro, desde el punto de vista de la implementación, ya, a nosotros nos puede interesar desde el punto de vista del uso final de las ciclovías que ellos tienen que implementar, pero nosotros no vamos a ser capaces de dotar infraestructura, podemos hacerlo, tenemos las facultades para dotar recursos infraestructura si algún municipio postula a un proyecto, o un diseño de una ciclovía, pero no tenemos las facultades para decir, no se, todas las comunas de la región metropolitana, contaran dentro de sus planos reguladores por lo menos de una red de ciclovías, te cito un ejemplo, mira yo te puedo, ¿...? Respecto de una experiencia, de un trabajo anterior que yo tuve, a

lo que es la incorporación del tema de ciclovías en el plan regulador, y en ese caso, se incorporo a través de la participación, por que porque en los planes reguladores hoy día no existe una instancia de participación, salvo que cada municipio decida incorporar en el proceso de elaboración del plan regulador, de participación ciudadana, algunos lo incorporan, otros no, más allá de la obligación legal que tienen, cual es la obligación legal que hoy día existe, que cuando tu expones un plan regulador, ese plan regulador podrá, esta abierto al publico durante X cantidad de días, y la gente puede hacer observación, que es lo que nosotros esperaríamos desde el punto de vista del comportamiento ciudadano, por lo menos en ese ámbito, que aquellas personas que se ven afectadas por planos reguladores, empiecen a incorporar dentro de sus peticiones, a los planos reguladores y a las autoridades, la incorporación de sus ¿...? Para que estas sean acogidas, dentro de las observaciones de la regulación, pero si hoy día en la normativa, no existe la, me entiendes, por eso no es hacer solo de la voluntad, en cambio una calle troncal esta definida como una calle que tiene que tener ciertas características, hoy día si bien la ciclovía esta definida en la ordenanza, no esta definido que X tipos de calles tengan que contar con ciclovías, o que una comuna deberá contar a lo menos de una dotación de ciclovías de tales características en aquellos casos más urbanos, o sea tampoco pensar en que las rurales van a terminar haciendo ciclovías indistintamente de cual es la calidad de territorio, pero por ejemplo ahí de repente nos encontramos con que ciertos municipios que son rurales, de repente nos dicen, o sea nosotros les decimos, ustedes todavía no esta construyendo su ¿...?, están en proceso de construir acciones, están surgiendo grandes cambios, comunas rurales como, no se, Melipilla, Buin, etcétera, que se están consolidando rápidamente, a ellos por lo menos nosotros les decimos, traten de considerar en sus perfiles el ancho, independiente que no este, construido, porque si ustedes lo le consideran el perfil, cuando la ciudad ya este construida va a ser muy difícil, que en la practica ocurre en las comunas más urbanas.

¿Y están esas indicaciones específicas planteadas?

O sea, nosotros no vamos a dar ¿...? Respecto del perfil, el perfil lo da transporte, la dirección de transito, la dirección de obras, pero por lo menos estamos motivando y gatillando ¿...? La sugerencia de incorporarlas a objeto de que prevean una instancia que tal vez, eh, esa municipalidad tiene intenciones de promover pero que no lo, que no lo planifico, porque no, en la etapa de planificación, de estudio, de preocupación, eh, es solo decir, contemplo o no una área verde, contemplo o no una población, cuando tu construyes hoy día una población tienes ciertas exigencias, tienes que tener X cantidad de... de superficie destinada a áreas verdes, X cantidad de superficie de equipamiento, sin embargo el tema ciclovía aun no esta incorporado, y como te digo, la ciclovía no es un área, la ciclovía es una red por lo tanto traspasa el nivel comunal, y también empiezan las relaciones intersectoriales entre ¿...? Como una red de ciclovías de una comuna, se conecta con la comuna de al lado, para que tenga coherencia a nivel de ciudad, bueno y ahí empiezan a aparecer otros temas como, se esta discutiendo el ¿...? Mayor, de que temas transversales y problemas que no son de comunas, sino que de la ciudad, están en poder de alguien que vele por los intereses, más allá del territorio ¿...?

Claro, exactamente, y en ese sentido ustedes bueno, han tenido experiencias a nivel comunal interesantes, digamos, de rescatar, por ejemplo tu me hablabas de la corrida del LIDER que esta haciendo el área comunal, pero por ejemplo esta la experiencia de La Reina, o esta la experiencia que se hizo en Santiago de cerrar las calles...

A ver, una experiencia especifica que tenemos por ejemplo, tiene que ver con la postulación de la corporación municipal de La Reina por ejemplo, en el tema ciclovías en donaciones, hay una postulación que tuvo, fue promovida por nosotros, y en el fondo, estando el municipio también trabajando en el tema ciclovías porque a ellos les interesa, les interesa desde el punto de vista de que ¿...? Por otras vías, sin embargo esa dotación de infraestructura que ellas han ¿...? Después permite que nosotros cuando lleguemos con un proyecto, sea al club de esa comuna, sea a la asociación, sea la corporación de deportes, o sea el municipio, esas actividades puedan desarrollarse en la medida en que el territorio esta habilitado para acogerlo, en el caso de donaciones se aprobaron unos proyectos de ciclovías, sin embargo hasta la fecha no han, no han pedido donación, pero ahí ya tiene que ver con otro tema que es que el instrumento de donaciones, hoy día si bien mueve muchos recursos, las corporaciones municipales son por así decirlo, los representantes a nivel comunal del deporte, tienen acceso a esta ¿...? Ya que los municipios como publico no corren, sino que solo las corporaciones, a la fecha del total de corporaciones que hay 3 en la región metropolitana, solo 2 están haciendo uso del instrumento de donaciones, y lo están haciendo en función de destinar recursos a proyectos de actividades, no de infraestructura, que tiene que ver con en el fondo, el estado del instrumento, respecto del logro de implementación en el sector publico, que es distinto al club deportivo tanto, tanto, porque ¿...? Desde un privado, la corporación es un privado, pero se conforma, a partir del interes del municipio que hay, yo creo que ahí también, hay una buena, eh, como tendencia, o ciertas acciones que tu ves en la practica, que cuando un municipio decide crear una corporación municipal de deporte, en cierta manera esta tratando de relevar el tema de la actividad física y deportes en un plano distinto... (fin lado A)

Esta la figura de la alcaldía debajo de el, esta la dirección de educación, o la corporación de educación, esta la dirección de salud, esta la dirección de transito, esta la dirección de obras, esta la secretaria de planificación, esta la DIDECO, si embargo tu no ves en esa estructura municipal, a nivel de rango de dirección, el tema de la dirección de deportes, que significa eso que así como a nivel gubernamental existen los ministerios, nosotros estamos en el rango de las subsecretarias, tal vez a escala comunal el tema deportes esta dentro de la DIDECO ¿...? Que le daba una equivalencia, como ¿...?, como algunos municipios han manifestado su voluntad de relevar el tema deportes, creando una corporación municipal de deportes, le da un rango de equivalencia a la dirección de educación, a la dirección de salud...

Y que a la ves autonomiza un poco el tema.

Autonomizas en términos de gestiones y en el fondo habla de la valoración que esa comuna tiene por este tema, por que en el fondo el uso de la ciclovía si bien puede ser abordado desde el punto de vista, o bajo la perspectiva de transporte, puede ser abordado por el punto de vista de salud, o de deportes, por lo menos con el tema de la corporación nosotros podemos, a través de ellos, dar, nosotros tenemos que promover la política publica completa

digamos, a la región metropolitana, por lo tanto, esta acción forma parte del total de acciones que nosotros pretendemos ir ¿...? En las corporaciones o en el sector público, aun cuando no tengan corporación.

Tu me comentas, bueno estamos hablando puntualmente del tema de los municipios ¿pero cuales son los actores que tu crees que debiesen estar involucrados en el tema de la promoción de la bicicleta, no solo a nivel de estado, sino que también de la sociedad civil, etcétera digamos?

Es que hoy día yo creo que la pauta la han dado tal vez el sector organizado a nivel ciudadano, cuando tu tienes una actividad que se realiza todos los meses, que convoca a todos los ciclistas de parte de la región metropolitana, donde una vez al mes desde el sector oriente, norte sur y poniente, se convoca en un lugar como la moneda, donde la ciudadanía hace ver la necesidad del uso de la bicicleta, el tema está siendo puesto hoy día por ellos, entonces ahora, los actores relevantes no van a ser solo el estado, ni la ciudadanía por sí sola, ni los profesionales que están trabajando en el ámbito de la infraestructura, por que hay también se necesita un expertise, un expertise respecto de bueno, como implementamos estas ciclovías, tengo una colega que trabaja en un municipio, y ponte tu ella me comentaba que respecto de la experiencia del uso de la ciclovía en Holanda, la ciclovía por ejemplo se promueve su habilitación en vías de menor rango, o frecuencia respecto de lo que sería una vía principal, por que razón, porque en el fondo estamos hablando de que el ducto principal, va asociado a otras actividades, y en el fondo el uso de la bicicleta es una actividad que tiene que ver con condicionamientos más relajados, de paseo, o de transporte también, pero en el fondo no tienes porque asociar como única alternativa la solución que las ciclovías van en las vías principales, pero ahí ya viene decisiones de al momento de implementar las, bueno como las implementamos y cuales son los manuales bajo los cuales vamos implementar las ciclovías de la región metropolitana, tu ves una municipalidad como Providencia que ha implementado ciclovías, las ha implementado en Pedro de Valdivia, en Bilbao, algunas en calles secundarias como...

En Antonio Varas, Pocuro...

Claro, pero si te fijas son avenidas relativamente principales, ellos tienen claro que están haciendo una promoción, pero esa es una comuna con características muy puntuales en términos de que se privilegia mucho al peatón, o incluso el uso de la bicicleta, respecto de lo que es el uso del vehículo, por ejemplo, pero no existe una normativa que diga, mira el uso de las ciclovías es mejor con la experiencia que se tiene... y tal vez eso le hace falta, contar con más información técnica, que permita que la solución que se implementa a nivel de ciudad y las versiones que se están... vayan en virtud de la experiencia que tiene otros países, si ahí que entender que nosotros no podemos pretender tener una solución a raíz de una situación de vacío, sino que aprender de las experiencias, más allá de que tengamos que adecuarla a nuestra realidad, pero aquellos países que ya tienen un punto de partida, nosotros debíamos recoger esas experiencias, someterlas a la ¿...? Y traducirla en algo que se transforme en una orientación, aunque no sea una normativa legal, por último una orientación en recomendaciones de diseño, al igual como existe por ejemplo en el tema de discapacidad.

Y eso te quería preguntar un poco ¿Qué tipo de conocimiento son los que se generan hoy día en torno al uso de la bicicleta, quienes lo generan, y que tipos de conocimientos debiesen generarse, que no existan?

Bueno uno es el ministerio de transporte, otro es actores ciudadanos como estas organizaciones donde si tu revisas en sus páginas Web, ellos dan una serie de recomendaciones respecto al uso de la bicicleta, a las responsabilidades tuyas como ciclista, a temas de seguridad, a temas de transporte, hasta de la mantención de la bicicleta, entiendes, o en el caso de la, no me recuerdo hoy día el nombre de esta instancia a nivel, dentro del ministerio de transporte que está a cargo de la seguridad del tránsito.

Ah, CONASET

CONASET, que también tiene, claro la diferencia es que la CONASET como ve el tema de seguridad, siempre va a establecer y promover acciones, en cambio la SECTRA lo ve desde el punto de vista más de análisis normativo de flujos, o cuando ¿...? El plan regulador, si la dotación entre calles da con el respaldo, si tienen un edificio las descargas que generan, o un proyecto de un mall el impacto que tiene en una realidad, y los anchos y correcciones que deban hacerse.

Tendría que ver con cosas más puntuales entonces.

La SECTRA tiene funciones bien específicas, ya, ahora no tiene, por lo menos desde lo que yo conozco, una línea de acción en términos de que deba promover o no, sino que unen temas de contraparte técnica, en el caso de la CONASET si hay una clara posición respecto a la promoción de uso de la bicicleta, pero la promoción del uso de la bicicleta en circunstancias seguras... y ahí hay una serie de recomendaciones que aparecen desde el estado, entonces si te fija hay distintos actores, ahora, desde el punto de vista técnico yo creo que hoy día falta, una condensación de todos estos conocimientos, que tiene salud, que puede tener transporte, que pueden tener los usuarios, para traducirlo finalmente en algo que sea cual es la política pública en el uso de la bicicleta en transporte.

Y desde el estado ¿Quién debiera sistematizar, coordinar digamos toda esta información?

O sea con la normativa actual, es materia de, es transporte.

Ahora, no es el MOP por ejemplo.

No el MOP es el ministerio de obras públicas, lo que es ¿...? De obras

Claro, lo que pasa es que hoy día está la CGTS que es la coordinadora general de transporte para Santiago, que depende curiosamente del ministro de obras públicas.

Claro pero en el fondo obras publicas lo que ha, a ver, una cosa son los entes que son contraparte respecto de los proyectos, y otra cosa son los proyectos que se implementan, hoy día las normativas respecto a la regulación de, que es el ministerio de transportes y telecomunicaciones, las define transportes y telecomunicaciones, que significa eso, que en el fondo si tu quieres hacer una calle de tales características, el ministerio de transporte establecerá a través de sus respectivos instrumentos, o reglamentos etcétera, como se hace una calle, cuales son los anchos de guía, los anchos de, todo lo que corresponde al perfil en el fondo, de la calle, ya, sin embargo, obras publicas lo que hace es generar proyectos, y esos proyectos que genera obras publicas, están sometidos a una parte que es transporte como evaluación técnica, no significa que obras publicas, va a definir como tiene que ser sino que, indudablemente va a definir como es el proyecto, pero alineándose en función de las normativas no solo de transporte sino que de todos los sectores que transversalmente, si construyes un hospital, comprenderás que el ministerio de salud define las normas de sanidad etcétera, etcétera.

Pero en este caso entonces, si le entiendo bien, el MOP funcionaria como contraparte del ministerio de transporte.

No el ministerio de transporte funcionaria como contraparte del ministerio de obras publicas, ahora, otra cosa es cuales son los proyectos que el ministerio de obras publicas prioriza como los más importantes respecto del desarrollo, porque obras publicas constituye cualquier obra publica, desde una obra ¿..? caminos, un hospital, lo que habría que preguntarse es, dentro de cartera de obras publicas, que corresponde a colegios etcétera, cual es la presencia, desde el punto de vista de donde el estado decide invertir, respecto del uso de, o sea más que del uso, de la habilitación de la infraestructura para el tema de transporte, porque en el fondo lo que, porque lo que va a ver transporte es, si ustedes construyen una ciclovías tiene que tener tales características, contraparte técnica de la revisión de un proyecto, otra cosa es, obras publicas esta haciendo algo respecto de la habilitación de infraestructura en ciclovías.

Mira, yo creo que estamos más o menos, hemos pasado por todos los temas, me gustaría por ultimo preguntarte en términos, como institución digamos, ¿Qué definirían ustedes, o que estándares generarían ustedes para poder hablar de un uso saludable de la bicicleta y que generara efectos sobre la condición física, por ejemplo esta el tema de ajustarse o no a la norma de la OMS en términos de los 30 minutos diarios eh...cada?

Tres veces por semana eh, X cantidad de minutos.

Claro, ¿Cómo ven ustedes todo ese tema?

Mira, hoy día por lo menos en la normativa vigente, las actividades, no están tan especificadas en términos del uso de la bicicleta, si yo diría en lo que son los instructivos de, o sea en lo que es FONDEPORTE que esta para el caso de los talleres, la condición de que sean a lo menos 3 veces por semana en días alternados, con a lo menos una hora cronológica por día, ya, pero eso no esta establecido unilateralmente para la bicicleta sino que establecido como un taller en términos de, independiente de cual sea la especialidad que se genere, ahora, esa materia, te lo digo francamente, no es mi expertise, porque en el fondo tiene que ver con la condición física de un individuo respecto del uso de la bicicleta, y ahí ya empezamos ha hablar de materias como, medicas, de conductas de salud, de etcétera, etcétera, que tienen que ver con otra expertise, una cosa es preparar a un deportista para el alto rendimiento y otra cosa es, que es lo recomendable en términos de uso social de la bicicleta, para que en el fondo se transforme, en una herramienta que permita un estilo de vida saludable, y cual sería la recomendación, ahora, en general la recomendaciones por lo menos medicas, en términos generales siempre son estas indicaciones de mínimo 3 veces por semana, a lo menos 1 hora, etcétera, etcétera, pero el pronunciamiento por lo menos hoy día existe en términos de que es un deporte, ¿...?

FIN

Ricardo Jerez; VELOSANTIAGO

Entonces en la, la década del 80, una cicletada, ahora uno le llama cicletada, pero es un conjunto de personas que se juntaron, y en la comuna de Maipú, llegaron hasta Pedro de Valdivia, de eso hay imágenes gráficas, entonces están las primeras personas que se juntaron para realizar una cicletada, que son del cambio de gobierno militar al civil, y ese es el primer referente que tengo, el referente más antiguo que yo tengo de personas que aparecen en bicicleta...

Ya perfecto ¿pero eso no tendría ninguna relación directa con el movimiento actual?

No, no, es para dar un concepto de cómo va el tema de la cleta, en la década del 60 y el 70, había una cantidad enorme de clubes, de ciclismo a nivel del país, y obviamente destaca la comuna de Curico, en el sur de Chile, porque es como la, el nicho, están los hermanos Vera, estaba... eran varios clubes, eh se llamaba la vuelta de la república en ese tiempo, lo que hoy en día se llama la vuelta de Chile, lo que se ¿...? Hace poquito que era la vuelta por un Chile Líder, y las empresas de supermercado ¿...? Han crecido más, tiene un encargo por 120 millones de pesos, y estas dos últimas versiones, ponte tu estoy haciendo la coordinación de rutas y permisos.

Ya perfecto.

Hablo con los SEREMI, con los gobernadores encargados de deportes, con toda la plana deportiva más las ¿...? así que voy pasando peaje por peaje, ¿...? Después está la cicletada que se junta en la plaza Ñuñoa, está el taller de Fernando Rojas, en la avenida Jaime Guzmán Errazuriz casi al frente de la Universidad Católica, ahí en el campus que queda, está eh, Pablo Huneus, que era un escritor, todo este grupo también, como antesala al año 1988, toman las primeras bicicletas que tenían un valor como de 80 mil pesos en esa época, y se trasladan al sur del país, ahí está Nicolás ¿...?, estaba Edmundo Rojas, estaba el actual director de SERNATUR Oscar Santelices, eh, Juan Pablo Huneus, que parece que estaba ahí, pero eso conformo diferentes visiones en el sentido de que cada uno busca su nicho y después de que salieron de ahí, eran todos ex alumnos del colegio Notre Dame y lo que les llamaba mucho era la aventura y la exploración, salieron a recorrer y cada uno empezó a visualizar donde podía hacer eso... Y la cicletada de los primeros martes, tiene varias versiones, unos decían que eran los martes de las protestas.

Ya.

Y el problema es que no, no podría definir quien a ciencia cierta que lo que quedo como consecutivo el día martes, y a nivel global, que es una cicletada que se hacía en San Francisco en la década del 90. Entonces, lo que en San Francisco hicieron, en vez de tener un atochamiento vehicular, tengamos atochamiento de bicicleta y vamos informando a los demás medios de transporte que esto debe tener su espacio dentro de la circulación diaria, hay que considerar los espacios públicos de los otros medios de transporte, y ahí avanza esto a nivel global.

Perdona, pero en San Francisco también se hacen estas cicletadas los martes y con las mismas características.

Casi en todo el mundo.

En todo el mundo, siempre los martes.

No, se hace habitualmente los días viernes porque el día viernes se cierra la semana y está todo el tráfico fuerte, y tiene algunas características solamente muy básicas, que es que tiene que ser en horario donde este el tráfico muy fuerte, se debe buscar un lugar de alta convocatoria pública, generar una masa crítica que se desplace de un eje de un radio urbano central, que tenga mucha visualización, manifiesten gritos y pancartas a favor del uso de la bicicleta y que se entreguen algunos formularios, folletos a los usuarios de otros medios de transporte, y no hay líderes en este asunto, es una marcha instantánea, que empieza y termina en un punto determinado, eh, eso es básicamente el tema.

¿Pero en este caso, en Santiago está bajo el alero de los furiosos, o no?

Históricamente empezó a juntarse gente en la escuela militar, en la bajada de oriente a poniente, hasta la iglesia de la plaza Italia, pero eso llegó un momento en que trataron de ingresar al casco histórico de la ciudad de Santiago, y años atrás, en ese tiempo yo participaba y estaba como relacionador público de este movimiento, todo era ad honores, por motivación de apoyar este tema del uso de la bicicleta, yo como estuve en sus inicios, pero fue muy poco, porque después me fui como encargado de SERNATUR a la Isla de Pascua, y cuando regreso me di cuenta de que había mucha gente ya, se reunían en la calle de las Libres en Agustinas, entre Miraflores y Mac Iver, en un restaurante se hacían las reuniones, donde se discutían algunos puntos o acciones...

Acciones a seguir, digamos.

Claro, y de repente hubieron elecciones y en esa elección ocurre que uno de los que integraba el movimiento, no salió elegido en primera mayoría, y dejó la escoba, y no reconoció el proceso, y le hecho polvo encima, barro toda la cosa y...

¿No reconoció el proceso electoral?

Claro, siguió el tema y entonces hay mucha gente que dicen que tiene dualidad, y efectivamente tienen dualidad, que trabajan para el gobierno y en el movimiento, pero yo no voy a entrar tallar en eso, como es parte del gobierno y está en el tema ciclovías, y también tiene que ver con el manejo de los furiosos, porque lo buscan como referente.

¿Como miembro de los furiosos...?

Claro, por eso les tiraban piedras en su momento... Pero más o menos yo creo que debe ser como del 2005 que yo participaba todavía, y ahí llegó un fondo del GEF, del Global Environment Fund. Que era así como un millón de dólares, para un proyecto de 3 años, que era del fomento del uso de la bicicleta en las comunas de providencia santiago y Ñuñoa, eh, y se lo adjudicó un consorcio, que integraba Ciudad Viva, que es una ONG que está en el barrio Bellavista, y una agrupación de ciclismo urbano que es arriba de la chancha, que se escindió de los furiosos en forma tranquila el año 2002, y se dedicaron a la educación, y lo hicieron como 5 personas, es un grupo cerrado, y de ahí estaba ciudad viva, como dije, arriba de la chancha, estaba otra ONG que se llama Casa de la Paz, y eso era básicamente el consorcio, el tema es que se dio el caso de que uno de los integrantes de arriba de la chancha tenía que hacerse cargo del proyecto, y esa persona recibía plata, lo que no está mal, pero a todo esto, estando a cargo de relaciones públicas, a mí no me habían informado de eso, de hartas cosas... Y prácticamente todo, todo lo que sucede hasta el día de hoy es porque uno se dedica a investigar y algunos se quedan en el aire, y otras actitudes que encontré bastante más que poco positivas, uno hacia tramite con ¿...?, o trataba de hacer un evento grande y lo echaban abajo y después aparecían los mismos para la foto.

¿Quién lo echaba abajo, la misma gente de los movimientos?

Gente más o menos que tenía ¿...? lo presentaban y después no hacían nada, después se hizo, con chiledeportes, hicieron eventos en varias partes de Santiago y también integré, también participé con mi boleta de honorarios, todo, pero al final, no era buena iniciativa, pero era muy diferente, muchas diferencias, las cosas de que no me gustaron... Después yo tenía 27 años cuando asumí la dirección de turismo en la isla de pascua, incluso conocí a toda la gente y empecé a pedirle ayuda a todos, y algunos lo interpretaron muy mal algunos por el tema político y todo, pero conseguí afiches en el gobierno, se hicieron mil afiches con el tema de la cicletada de los primeros martes de cada mes, y nunca antes habían afiches, siempre habían hojas fotocopiadas no más, el problema es que es inorgánico el movimiento, pero a fin de cuentas siempre aparece gente...

Se han mantenido siempre los mismos líderes digamos, no hay recambio.

Si, se ha juntado gente, ha habido ciclos o periodos donde van entrando y sale gente, algunos se cansan, otros siguen ¿...? También fue el diseño de la ciclovia de la alameda, yo antes de esto no conocía mucho realmente el tema de la bicicleta, para ser franco, o sea, sabía todo el tema mecánico y otras cosas, todo, de joven andando en bicicleta, pero no conocía tan técnicamente el tema y después con el tiempo me fui dando cuenta que las ciclovias no, no es que no sean las soluciones, el tema es que no me explico hasta el día de hoy quien trajo este tema de ponderar o ubicar este tema del diseño vial dentro de los ejes urbanos, sobre todo en la red vial básica que hay en santiago, donde hay una carga vehicular muy fuerte, entonces, por ahí se puede aprender de algunos contextos históricos de Holanda, de la década del 60, que había un grupo que le gustaban las bicicletas y las pintaban blancas y ellos hacían Happening...

Ya, hacían performance

Claro que era como, un medio underground así...

(Interrupción larga)

Bueno, ¿en que estábamos...? Ah, la cosa es que esto fue tomando volumen, había en Internet una página que era bien práctica, con información sobre un montón de cosas... Y cosas alegóricas como el diseño de la primera bicicleta que lo iniciaron allá ¿...?, y el año 1851, cuando la bicicleta no tenía pedales, era todo un armatoste de madera con un...

Es esa bicicleta con la rueda delantera grande...

Claro, con un sillín que se giraba y que se movía con los pies, que en la comuna de Paris les llamaban los amanerados, por la forma de circular, no tuvo mayor éxito, inclusive la inauguraron el mismo día del combate de ¿...?, el 18 de septiembre de de 1818, fue el mismo día, que se presentó en el Royal Palace, en Francia, fue un hecho histórico... Bueno y después llega esto, el tema del Fondo Mundial del Medio Ambiente, y se forma este consorcio y lamentablemente tuvo una corta vida de 5 meses, tu lo deberías buscar en YouTube, el tema de...

Cesar nos mando una página, claro.

Akí: Eso lo hicieron ellos, pero hasta fin de cuentas, hasta el día de hoy no tengo a ciencia cierta quien va a responder, la visión de ellos es que ¿...? Que esta a cargo de ciudad viva ¿...? Viviendo en Chile, como esta ONG que tuvo mucha relevancia, por el tema de no a la costanera, y que fue ganando mucho el tema de terreno y mucho por la situación de la sociedad civil, y esta ¿...? también, que tiene que ver con líderes a nivel global, y ahora tiene un convenio con ¿...? un asunto de ¿...? Que gente que vinieron el año pasado y formaron un convenio con ellos, sobre el tema de la bicicleta, y el tema ahí es que duro 5 meses y la discusión es que si este gallo se quedo con remesas de dinero, según, eh, según la contraparte que era arriba de la chancha y...

Eso es lo que sale en la página de youtube ¿no?

Claro, puedes tener todos los documentos, porque aquí todo lo que yo tengo a mano es que, primero que nada, después que se cierra el consorcio, ¿...? Pronunciar sobre Casa de la Paz, que estaba Ximena Bobani también, que en su momento casi también ¿...? Ambiente de Chile, ¿...? Actual, y posteriormente, eh, ¿...? también presenta el tema de que no van a continuar con este programa por la intervención de ciertas, por parte de la CONASET, porque CONASET es la comisión nacional de seguridad del tránsito, que tiene ¿...?, que la dirige ¿...? tenía entendido era un puesto político, porque la persona que esta realmente a cargo actualmente, aunque haya estado a cargo antes, se llama Cristian Navas Luz, que esta en la unidad de normas, en el ministerio de transporte en Amunategui.

Perfecto.

A el también tendrías que entrevistarlo.

¿Cuál es el nombre de el?

Cristian navas luz, ¿...? Por ahí te paso la tarjeta de la dirección, pero entonces iba todo bien el tema de que se hizo el eje de la alameda, nosotros desconocíamos todo el tema del diseño vial con respecto al uso de la bicicleta, con respecto a las ciclovías, ciclobandas, ciclo pistas, porque tenía muchos nombres, nadie sabía realmente a ciencia cierta ¿...?, como tenía dominio sobre la información, ¿...? Del que nos apoyamos porque le teníamos la confianza necesaria para que nos orientara, pero con el tiempo uno se va dando cuenta de que es mucho más allá de eso, no quiero ser ¿...? Con respecto a su persona, sino que, si había tanta información, por que no había entrega de ella, si cada ves que alguien reclamaba...

¿Entrega al conjunto de las asociaciones de la sociedad civil?

No, en general los que estaban siempre cerca, que hacíamos las cicletadas todo, y al final hacer cicletadas era prácticamente instantáneo porque todos sabían que tenían que llegar a las 8 de la noche, eh, se empieza a escindir un grupo, un grupo interno también, porque había una unión que se llamaba cicloturismo, que hacia turismo en bicicleta, pero que estaba una gringa, así le llamábamos a una chica americana, que estudio ahí.

¿Acá en chile?

Si, Jessica Alfaro, y salían a pasear a parte de los primeros martes, y eso no le pareció bien a un grupo, pero después se normo y quedo como los sábados para salir y los martes para la cicletada, los primeros días, habían grupos diferentes, unos de fotocopias, otros de promoción, otros de encargados con las unidades de gobierno, todos hacían su pega, relaciones publicas en el caso de quien habla, entonces se fueron formando unidades, ¿...? Un periodo bastante bueno, me acuerdo que una vez fue tal la carga que hice de presión, de envío de mails, ¿...? Con un signo intermedio ¿...? Computador y, y llevaba un conteo de ¿...? Metálico que me conseguí, y llegamos a estar más de mil personas en cicletadas.

Más de mil personas...

Claro que después se notaba el ¿...? también porque la liga empezaba en plaza Italia y terminaba como a la altura del cerro santa lucia, o sea efectivamente...

¿Y cuanto es lo habitual que vayan más o menos?

No se porque yo hace como 2 años que no, deje de ir.

Que no estas yendo

Claro, porque ya, no es que no quiera ir, el tema es que ya no tiene sentido, porque no, no veo los avances porque, pero ahí voy a explicar un poquito más adelante porque se produce ese motivo de no ir, no es que porque no ¿..? si no que no, no le encuentro razón ahora, a parte que con 47 años, no voy a estar a estas alturas haciendo experimento, prefiero que vaya gente más joven, se que hay harta gente que esta tomando vuelo, después de eso ¿...? Me di cuenta que uno podía provocar, con la Internet la llegada, y yo siempre andaba con mi bicicleta que me robaron, que me duro 15 años una bicicleta japonesa, repartía folletos por todos lados, y habían buenas relaciones entre todos en general, habían pocas diferencias, hasta que el grupo de cicloturismo decidió apartarse porque el jefe que era medio dictatorial o llámesele como quiera el nombre, de los, de parte de, ¿...? Un tema de manejo, pero como el manejaba el tema de la información, ¿...? Tema, no es mal persona, sabe bastante pero su carácter, su forma de ser hace que la gente no, no empiece a tener ningún partido, después de eso se exilia otro grupo que se llama cicloturismo, y se van todos a Maipú, y ese grupo se llevo la mayor parte de la gente, y empezaron a hacer doble actividad en los martes o sea de cicletada, y ellos, ellos iban a manejar la calcetada.

Aparte, distinta paralela a la que...

O sea buscaban toda la masa y se la querían llevar ellos, y es la, hicieron durante varias semanas, y quedaron dando vote los que eligieron ¿...? Porque si hubieran ¿...? A manejarlo, y en general desde que ¿...? Nadie maneja, no se debieron tener líderes, ni una cuestión.

Aunque de todas maneras hay ciertas normas y cierta orgánica, cuando yo he ido...

Claro, si ese es el problema, si dice que es inorgánico en las páginas Web, por que tienen organización.

O sea de hecho, buscando ahí material, creo que en la pagina de los furiosos sale un, un panfleto en el fondo de cómo organizar la cicletada y muestra que tienen que ir unos en los flancos, otros en las puntas dirigiendo, y no se que ¿...?

Yo para ser franco todo eso son solamente, obviamente hay que sacar alguna referencia, pero son todos copias del critical mass, si uno va al critical mass, org ahí esta toda la información de cómo debe hacerse ¿...?

¿Cuál es la dirección critical?

Mass ¿...? Punto org, bueno fue avanzando la cosa y después se fueron escindiendo los grupos y llevo este proceso de los 5 meses, y yo también me sentí muy poco participe del proyecto porque nadie me quería hablar directo, había una niña que era la, la pareja de uno de los integrantes de los arriba de la chancha, le hacia preguntas al de aquí, le

hacia preguntas al de por acá ¿...? y al final me tuvieron como pelota de pin pon, nunca nadie me decía nada, a mi me molesto mucho eso porque yo en ese tiempo, estaba como a los treintitantos años no estoy para estar jugando con eso, yo realmente tenía, tengo hasta el día de hoy mucho contacto con ¿...? hubiese sido más rápido, ¿...? Habría sido un crecimiento mucho más efectivo, ni siquiera ¿...? O también fundamentalista, sino que hubiese sido una cosa más, más alegre, más organizada, más participativa, más comunicativa.

Y eso le falta ¿...?

Claro pero yo no me involucre más allá de eso porque eso me, ya me trajo problemas inclusive laborales, me trajo problemas personales, y que nunca busque, porque yo siempre fui con la mejor voluntad y al final salí como trasquilado, porque al final no tenía porque pasar esas malas experiencias, ni tampoco estar pasándola mal, así que termino este proceso pero no, quedo el, tres aristas, una que se había aprovechado ciudad viva de esta situación, lo que el consorcio ¿...? Se retiro, y arriba de la chancha se enoja con la persona ¿...? Que estaba a cargo del proyecto, en un momento dado se supone que ¿...? El que más manejaba información, y por eso lo dejaron a cargo del proyecto, que tenían que hacer varios eventos dentro de la comuna de santiago, pero realmente Eduardo era una buena persona, sabe bastante, bien preocupado del tema de la bicicleta, todo eso, pero no esta para hacer eventos de volúmenes, y cuando hablo de eventos de volúmenes que yo conozco, no es porque los quiera, o los haya querido hacer igual, pero se supone que yo no estaba al tanto, y tampoco les estaban pagando, y se supone que estaban todos como amantes de la bicicleta y estaban remunerados, no es malo.

¿Si, pero y remunerados por quien?

Por el banco mundial, a través del ¿...? Que había, pero yo no sabía, y estaban todos interesados y ahí me di cuenta después que nos ¿...? Mucho el tema del dinero, no es malo, pero porque no lo informaron, me dijeron al tiro, sabes que hay este dinero es para hacer tal y cual cosa, y al final lo que uno ve en volumen estaba organizado, yo digo que hasta el día de hoy nadie representa el ¿...? Volumen, entonces tuve que cranear, cranear, empezar a buscar información y al final en el seminario, el ultimo día yo pedí la palabra y me despedí, yo postule que era el mejor lugar porque estaban todos presentes, todos los actores, y di a conocer que no seguía más y daba las gracias igual por haber participado en los furiosos ciclistas y ¿...? Formado otra agrupación ¿...? ahí velo y santiago, santiago porque tengo hartito cariño, he estado toda la vida aquí en esta comuna y velo es la palabra compuesta que significa bicicleta en francés.

Ya perfecto, santiago hace alusión a la comuna, no a la ciudad.

No, entonces velo, viene de Velóculo, de velo ¿...? Que son los primeros nombres originarios de la bicicleta, la anteceden, y santiago es la comuna, empecé, como tenía tanto contacto, tanta gente conocida en todo los ¿...? Que empecé a preguntarle a todos que me, me empezaron a dar facilidades en cuanto a información, en algunos servicios públicos me di cuenta que había un volumen de información ¿...? Después del año 2004 a la fecha que forme esta agrupación, que la integran solamente profesionales y técnicos, no acepto a ninguna persona que venga a pasarlo el descueve aquí, que no venga a aportar realmente a este ¿...? Y siempre les explico que esto...

¿Cuál es la misión o el objetivo que ustedes...?

Velosantiago era, actualmente es una agrupación colectiva, en defensa de la bicicleta, la actividad física y turística, o sea tenemos bicicleta, la actividad física porque es la marcha de la, constantemente tiene el ser humano como eje motor, y el tema turístico porque yo estudio turismo y lo que más ¿...?

¿Y que tipo de actividades realizan?

Claro, deja ¿...? Entonces, se termina este proyecto y que da la ¿...? El informe final se lo entrega a la CEPAL la comisión ¿...? Con América latina que esta a cargo del PNUD y que esta a cargo del tema del proyecto GEF del... hace un informe y sale aprobado por el, Naciones Unidas, ese informe es de dominio publico y lo tiene Ciudad Viva, y la contraparte ¿...? Eh, en el ínter tanto, todas estas agrupaciones que están dando bola, o incipientemente deciden agruparse, y se crea lo que es actualmente se llama el día de hoy ciclistas unidos de chile, del cual yo forme parte hasta el año pasado.

¿Y ahí es donde después quedo Amarilis Horta o no?

No espérate, la Amarilis también participaba antes en los furiosos, todo, era profesora de estética de la universidad católica en el campus que esta allá en...en Ñuñoa, efectivamente entonces deje formarse este y Ciudad Viva hacia la coordinación para que al grupo de holandeses, y ella los representen en chile, ¿...? Respaldo para que esta ONG maneje todo el tema de un proyecto de promoción y también hacer una traducción del libro grow que es un manual de diseño para bicicleta que existe a lo largo de muchos años, entonces queda todo esto y el año...

¿Cómo se llama este libro grow?

¿...? Pero eso después tienes que preguntarle todo a magdalena, a Magdalena Morel, de ciudad viva ¿...? Entonces hasta el año pasado participamos porque ¿...? Fuimos al primer festival de bicicultura donde yo también maneje y conocí gente, en una minuta, en una hoja donde se da a conocer un plan de fomento al uso de la bicicleta por darle un nombre, pero es una hoja que tu puedes bajar de ¿...? Que esta por ahí se llama plan nacional de fomento al uso de la bicicleta.

Creo que lo he bajado.

Donde hay hartos ítem, que empieza con a, b ,c esta separada por seccionales por temas de salud deporte, cicletadas.

No, no lo he visto.

Ya, pero eso es como, fue un trabajo que se hizo con Alfredo del Valle que es facilitador, se hizo en el Centro Cultural de España ese festival de bicicletas, que es ¿...? Primer festival de Bicicultura, y resulta ser que no participaban las agrupaciones que son históricas, ni arriba de la chancha, ni furiosos participo, porque tiene diferencias también con la Amarilis, no se parece que hubo un problema ahí de que, según lo que tengo entendido que participaron en un proyecto y los paso a llevar la Amarilis a arriba de la chancha y ahí quedo la diferencia y no tienen confianza en ella.

Ya.

El Cesar ha tenido constantemente roces con ella, porque han tenido enfrentamientos verbales frente a público, ¿...? En este festival donde lo acusa de tratar de provocar el boicot al festival y que no resulte, y efectivamente si uno ve lo que tuve ocasión de ver, efectivamente no tuvo ni una ayuda ¿...?

De parte del que se hizo cargo.

El que estaba a cargo era una persona de gobierno ¿...? Entonces ahí se produce una descarga y Cesar sube al escenario a hacer su replica después de que lo acusan de boicotear el festival, y el dice que, la ¿...? Se quedo con un remanente de no se cuantos dólares, lamentablemente se acabo el display que estaba ahí en el estudio y teatro del centro cultural de España y no queda grabado eso, si hubiese quedado grabado eso, le hubieran puesto una demanda ¿...? Después de ese festival, como ¿...? seguía participando con ella, como el grupo que integre yo, como conocía a tanta gente, me llamo ¿...? Que es una persona que estuvo ahí con nosotros en las cicletadas y después me contacto desde Escocia, de ¿...?, de Edimburgo, y ahí el hizo una cicletada todo, pero le mando el informe anterior, y ahí lo levantaron como mira no tenemos ni un veinte pero somos conocidos en otros países del mundo y gracias a nosotros tiene cicletada ¿...? Medio, medio como se llama, como auto referente pero ¿...? que hiciera eso allá en Edimburgo pero no debió, entonces me manda la información constante de sus cicletadas en, y las filman, todo eso, pero yo pa no crear más conflicto ni problemas, mejor me vire, también hubo un problema con una ex persona de la cicletada, con la misa de los ciclistas en el templo votivo de Maipú, ¿...? Se hizo la actividad, coordine todo, y al final eh, como conocía a la familia Frei, también le pedí ayuda, fotocópiame ¿...? Y el grupo considero que estaba metido mucho el tema política en ¿...?

¿Ellos consideraban que estabas...?

Un grupo que estaba en Maipú, claro, que estaban los furiosos que después formaron ciclo ¿...?

¿No hay, influencia política efectivamente, partidos?

Yo diría que no que, son todos conocidos, son gente que tiene simpatía por el tema de la cleta, a parte que es mucho más efectivo tener conocimiento del funcionamiento del gobierno, por los políticos, para avanzar en este tema.

No pero yo me refiero más bien a algún tipo de economía partidaria.

No, no, y si lo hay nadie se da cuenta, porque ¿...? Entonces como esta toda esta diferencia de opiniones, yo le hago un comentario a la pagina Web de Ciudad Viva diciéndoles, que yo no estaba la tanto de todo, o sea, estaba justo haciendo un estudio que me había adjudicado en chilecompra, que era un diagnostico turístico de una ciclovia en Chile, y el director que me conocía me dice, yo no te lo puedo adjudicar porque esto es totalmente ilegal, vas a ir a chilecompras y si tu ganas, bien, y le ganamos a empresas de consultaría y a empresas de arquitectura, y lo ganamos, fue una gracia porque yo estaba con muy poca gente en el grupo, fueron como 6 personas y estuvimos a full.

¿Y lo ganaron ustedes como Velosantiago?

Me lo adjudique yo como consultora de ¿...? Turismo pero al final era todo el componente del velo, y trabajamos 6 meses a full, porque ahí me robaron la bicicleta con todo el informe en la federación de ciclismo, y tuve que empezar de cero nuevamente, a hacer todos los informes.

¿Cómo te robaron la bicicleta?

Eh, fui, porque estaba haciendo el tema de la vuelta libre y en los patios me robaron la bicicleta, con el informe que lo tenía adentro de las alforjas, y menos mal que teníamos los archivos guardados en los computadores de ¿...? Y pudimos armarlo todo esto, me acuerdo, en la oficina del INJUV, que teníamos acceso gratuito a Internet, como no teníamos los medios así que, pero fue un logro, después de que nos reventamos amaneciéndonos, nos conseguimos información, conseguimos, como fue el tema de la información, como yo tenía muchos amigos en Europa que habían estado aquí, en la universidad que los había conocido por el tema de la bicicleta, ellos quedaron como delegados representantes de Velosantiago en sus países de origen, entonces por ejemplo esta una chica de la católica de San Joaquín, que es la, se me olvido hasta el nombre, la Ala por ejemplo que esta en ¿...? En Alemania, y ella manda siempre información, esta un grupo de españoles que eran de la universidad politécnica de Cataluña, que estuvieron conmigo más de medio año, hicieron todo el estudio del casco histórico de la ciudad de Santiago, yo los apoye y todos compraron bicicletas y salimos todos a ¿...? En bicicleta durante el invierno y parte de lo que llega el verano, seis, claro y se caso, una de ellos se caso incluso con un chileno y se fueron, y ahora están en villa ¿...? Cerca de Barcelona y también son los delegados, eh esta otra niña que esta aquí que es la Bárbara Paz ¿...? Ella esta en Lyon, en ¿...? también, que se va.

¿Y ellos como representantes de Velosantiago?

Claro, entonces que lo que tenía que hacer era pasar esta etapa y la segunda etapa fue constituirse legalmente, con personalidad jurídica en la municipalidad de Santiago porque tenía que ser en el municipio de Santiago, tenía que ser la

comuna de santiago, que estamos todos viviendo en la comuna de santiago, y era un conjunto de profesionales y técnicos, porque más que ser amantes de la bicicleta, andar en bicicleta, tienen que aportar, desde su perspectiva profesional, entonces nos adjudicamos esto, lo terminamos, se cancelo todo esto, y con esa parte de los pagos, empezamos a hacer archivos, el archivo es del año, ya lleva 4 años de archivar, el archivo es gigantesco, no hemos elevado jamás una pagina web porque esa es la discusión y el que yo más me he opuesto del grupo he sido yo efectivamente porque abundan las paginas web, abundan las copias de otras paginas, de otras paginas, de otras paginas, es como una hilera de copias de paginas, y traen ideas foráneas a las paginas, que realmente a la gente ¿...? Pero uno que se da cuenta, que esa investigando, efectivamente es una copia que no va a aportar absolutamente nada al tema de la bicicleta.

¿Y ustedes son entonces, se encargan de genera conocimiento a partir de estudios que ustedes mismos hacen?

Claro, empezamos a hacer todo y, y el tema fuerte fue porque ¿...? Como tenia tanta cercanía con toda la, con los gobiernos regionales, empecé a preguntarle a todos, iba y encargado de deportes, SEPLAC todo, busque toda la información ¿...? El tema de la bicicleta, y a parte como me gusta mucho el tema de la imagen antigua y de la historia de chile, empecé a recopilar información histórica de la bicicleta ¿..?, ya llevo un año de juntar material, la idea es formar un libro con la historia de la bicicleta en chile, toma mucho tiempo, estaba consiguiendo más información porque mucha gente, me esta pasando fotografía de sus padres, o me dan datos de que yo tenia que ir al sur por ejemplo a buscar información o me han mandado por ¿...? O a veces me han regalado algunas fotos, libros, o archivos de la biblioteca nacional, hay una cantidad enorme de información, y investigando por otras cosa de turismo, también encontré imágenes y artículos de bicicleta en chile, entonces eso da pie para que se vaya formando un librito.

¿Y de esa información ustedes no han sacado estudios de uso publico que se puedan...?

No pues ese es tema, como te digo, de la propiedad intelectual del velo, porque falta mucho más, nosotros ¿...? Que la quieren formar desde chile, pero hemos tenido solamente conversaciones, ¿...? Formar la red del velo, y la red del velo son los delegados actualmente que trabajan en eso, hay en Bélgica, en España, en Francia, hasta en la isla de pascua hay uno, como vivía allá, quedo uno que se llama ¿...?, entonces el tema es una red global que estamos formando y la segunda patita fue, esta cuestión ya la cicletada para que vamos a ir, o sea si quieren están en toda libertad plena, los que sean integrantes o no integrantes del velo, o que sean solo asistentes, puedan ¿...? Lo que quieran, no se le ¿...? A nadie el tema de que, compartimentado, entonces ¿...? Ciclistas ¿...? De chile el año pasado, participamos en estas reuniones pero, a fin de cuentas no, no fue tan, yo pa ser participe de estas agrupaciones, no me sentí realmente muy cómodo a fin de cuentas porque ya no se relacionaba con un tema de investigación como nosotros y es como que, queremos pasar bien piola o sea, no estamos aquí para auto sernos referentes como que somos el grupo.

Además que tampoco se plantean ustedes como un grupo de activismo en torno a la bicicleta, sino que más bien de, de relación de conocimiento.

Exactamente, entonces el tema era que no tenemos porque hacernos cargo de la masa, porque para eso hay otras personas, otros grupos, es una responsabilidad muy grande y a parte que no están los recursos para formar una agrupación tan potente que, porque eso es lo que debiera ser, agrupación potente que haga, se instale tan fuerte en la ciudad, que diga la autoridad chuta, hay que hacerlo valido, sino va a ¿...? , entonces si estoy viendo a los antiguos furiosos después de esta segunda etapa, que también estaba entremedio ¿...? Y Manuel martines que son ¿...? De esto del love parade, ahí también nos asociamos con ellos, y estuvieron, fueron parte de los comienzos del ¿...? Café virtual, que esta ahí en el cine arte alameda, ese fue el primer café virtual que llevo a santiago en el tiempo de Ravinet, ¿...? también se fueron alejando porque ¿...?

¿Y cuéntame, ustedes en este contexto del velosantiago, no tiene nada que ver con ¿...? Que ahí acá no?

Solamente cuando estábamos planificando el festival de la bicicleta la primera vez, cuando se hizo el estudio de, tal fue, discúlpame, tal fue la displicencia que todos manifestaron a ¿...? Porque a mi me ven siempre en todas las reuniones, mucha gente quiere ¿...? Solo yo el que esta metido en esta cuestión, lo que pasa es que la gente no quiere estar involucrada en cosas sociales porque no es el animo de nadie.

Además que el movimiento en general esta con cualquier cantidad de conflictos en el fondo.

Claro, porque al final nosotros no nos tenemos porque hacer cargo de los problemas de los demás, nosotros trabajamos tranquilos, no nos interesa hacer grandes volúmenes ni tampoco representar a la masa, cual es la idea de todo, es que tienen que haber estudios hechos en chile porque nadie hace los estudios de bacanes y todos andan reclamando por cosas, que al final, si les pregunta la autoridad (fin lado a) una universidad que se interesara por este tema, como a ver, me dedique realmente, lo pase muy mal, en el sentido de que yo estuve un periodo sin trabajo y me dedique a estudiar este tema de la bicicleta, me gaste lo que no tenia en meterme en todas partes, investigar, les pedí ayuda a los de afuera que conocía, amigos extranjeros, y se portaban el descueve en todo caso, y enyesar a mandar libros, documentos, todo, y hasta que empezamos a juntar una cantidad enorme de material hasta que un día, buscando en Internet encuentro que una académica había hecho la primera ciclovía en chile, que era de esta casa de estudio de esta facultad específicamente.

¿y cual seria esa...?

Daniela Riveros, la cicló vía de Curico a Arauco, entonces la contacto y le comento que yo estoy interesado en hacer estudios, evaluaciones, como una cosa primeriza, eh... como...

Como primer, pionera digamos.

Pionera, quizás no tan pionera sino que hacer alguna cosa con instituciones de educación, porque el estudio del primer festival de bicicultura decía que había que darle un contexto a nivel académico, entonces me empecé a guiar por lo que habíamos trabajado durante dos días a full, con un montón de gente, entonces el tema era que, ahí ¿...? Famoso, eh, plan de la cultura de la bicicleta, que estaba bien, estaba bien hecho y se veía estudio, así que el cesar también participo de eso, eh, paso el tiempo, fui a una universidad la UC, también estaba interesada, pero estaban más pensando en el desarrollo tecnológico de la bicicleta, y otras universidades no mostraron mucho interés, en esta universidad me contactaron 3 veces, 3 reuniones que tuve, y después que paso un mes que yo me acuerdo que estaba en mi casa durmiendo, muy temprano, me despierto y no lo podía creer, me dijeron oye ven porque el rector quiere hablar contigo, y ahí se dio el tema, y como tenía otro amigo que era Ian Thomson, que fue encargado de transporte en la CEPAL, le dije a Ian sabes que también puedes estar con nosotros acá y el Ian se interesó y se formó el primer curso de modos no motorizados en la universidad de...

¿Qué tu impartes acá?

Claro.

Que es como, es cátedra, no es un electivo.

Es un electivo.

Es un electivo.

Claro, pero ha avanzado tanto, porque nosotros damos mucho más que el electivo, y esto prendió tan fuerte en esta universidad que hicimos el primer seminario internacional, de movilidad sostenible ¿...? Claro, y ahí estuvo una universidad española, esta la politécnica de Madrid, y trajimos a Carlos Pardo que es de la cooperación alemana la ¿...?

¿Qué es lo que esta publicado en la pagina de acá de la universidad?

Claro, Andrés Monson de Cáceres, trajimos varios expertos de... Sanhueza que estuvo acá en ¿...?, estuvo ahí mucho por el tema del transporte público, Germán Correa porque estuvo a cargo del Transantiago y la coordinadora de transporte, se trato de ubicar los más granados, hay gente que reclamo en el caso de Cesar de que esto era muy liviano, pero el tema que no era para el seminario, este era un tema abierto para que la gente se empezara a interesar sobre el tema de la movilidad sostenible, que es un nuevo concepto que se maneja en Europa sobre unidades de desplazamiento urbano y masa peatonal que confluyen, que concilian los espacios públicos, que tiene que ver con temas de ¿...? De tráfico, ¿...? De tráfico para ser franco siempre lo utilizo como lenguaje arriba de la chancha, porque ellos se dedican a investigar en la forma educativa todo, tenían muy buenos documentos pero se fueron desperfilando porque me da la impresión que, suena a lo mejor muy, muy pesado de mi parte decir eso, que terminaron como medios fundamentalistas, que si no habían otros eran ellos no más.

Muy cerrados, como dices tu ¿...?

Claro, en un momento Eduardo me llamo a integrar pero cuando yo hice comentarios en la pagina de Ciudad Viva, que digo que lamentablemente los que más sabían de bicicleta, eh, no pudieron estar en esta ocasión y bueno les deseo a todo el equipo del consorcio la mejor de la suerte, pero fue con una mejor intención, sin... y eso lo tomo muy mal Eduardo Salazar, inclusive me despreció hasta por la pagina, sino nos íbamos a arreglar por la buena, nos íbamos a arreglar por la mala.

¿Ah, si?

Tuve que llamarlo yo para conversar y al final no conversamos nunca.

Sea que todavía están tensas las...

Y yo tuve que hacer ese, ese comentario ahí, porque estuve pidiendo información que nunca me van a facilitar, ni Cesar, ni ¿...? Eduardo me dijo que no me la pasa, y yo estaba entregando el estudio para SERNATUR que es el diagnóstico de todo Chile, esta toda la información del mundo es, claro suena medio rimbombante decir mundo pero esta toda la información global sobre el tema de la bicicleta, las organizaciones, esta gente de la UCI que trabaje con ellos en la vuelta libre, la unión ciclística internacional, están todas las aristas, están todos los grupos, hay mucha más información de lo que ellos se imaginan que hay en Chile de bicicleta, por medio de las guías de turismo, esta toda la bibliografía, todos los libros que se han escrito de ciclismo en Chile, esta todo, o sea lo más completo que hay, y planificación quedaron, porque yo les entregue dos tomos, y ahora les amos a entregar todo lo que tenemos a la primera fase de información, y ese trabajo esta espectacularmente bueno.

Bien documentado.

Claro, y a parte que esta la primera fase, la, el prefacio es prácticamente la historia de la bicicleta en Chile, que eso hemos ido completándolo para darle curso al libro que después ¿...?

Y este si es de uso publico, ese libro.

Ese lo vamos a, yo creo que va a salir el próximo año ya.

Todavía no sale.

No porque, es que llega mucha información hay que...

Sistematizarla.

Claro, hay cosas históricas, por ejemplo que el parque O'Higgins fue el nacimiento histórico de la ciudad en el tema de la bicicleta.

¿Si?

Claro, inclusive hay un proyecto de hacer un casino en el parque O'Higgins, entre los campos de ¿...? Hay mucha historia por eso cuando yo veo el patrimonio, veo la parte turismo, bueno después que terminamos ese estudio, quedamos en la universidad, yo llegue el año pasado acá, eh, lo más positivo que me ha pasado en los últimos años, porque aquí se han puesto las pilas con el tema de la bicicleta, siendo que era una facultad de ingeniería en obras civiles industrial, que a lo mejor no tendría mucha competencia, dicen algunos, pero a fin de cuentas sí porque lo que ¿...? Mucho al diseño de, ver los tipos de asfalto, ver las cargas, y han incorporado dentro de su malla curricular un modo no motorizado, y yo tenía el año pasado 33 alumnos, este año habían más de 50, se tuvo que cortar porque no había más espacio físico en la sala.

¿Y tú trabajas acá también en laboratorio?

No esta unidad de laboratorio se me ubico a mi como oficina por la disponibilidad de los espacios, pero básicamente es un laboratorio donde hay computadores, donde los alumnos están interactuando con una pantalla mayor, un data, esta el encargado de la carrera que es el rector, esta el laboratorio que son los ayudantes que integran aquí conmigo la oficina, y yo manejo todo directamente aquí, los planos, las cosas, el plotter para sacar la información, y voy, eh adquiriendo toda la información que me van mandando la vamos bajando en archivos, que es un servidor de Velosantiago, lo maneja una persona que esta en Maipú y guarda todo el volumen de información que llega, entonces en el seminario nosotros nos dedicamos a hacer el seminario y la ponencia ¿...? y de movilidad, la bicicleta ¿...? Se me olvido hasta ¿...?

Tanta información.

Pero era la bicicleta en el sistema de transporte, una cosa así, el team era explicar que contexto tenía la bicicleta en el transporte público y ahí hable de las bicicletas públicas, que en el contexto europeo, que en Lyon, cuando yo lo ¿...? Este contexto en información, yo siempre estuve adelantado 2 o 3 años a toda la información que manejan los demás grupos, porque el club nuestro era investigar y la otra ventaja que de afuera mandan al tiro la información apenas sale, entonces cual es el problema yo estaba en la lista de correo de arriba de la chancha ¿...? Más tengo, porque algunas veces veo los comentarios pero jamás hemos decidido entrar en conflicto porque cada vez que quisimos ingresar infamación, al tiro hubo la, no es que ustedes están equivocados, no que esto no corresponde, todo, al final no es una pagina que, que uno pueda trabajar tranquilo.

¿Y por que se da toda esta competencia?

Yo creo que es por envidia no más, envidia, rivalidad.

Se mete el tema de la plata en el fondo, de alguna manera.

quizás también, pero unas cosas súper entupidas, yo no voy a estas alturas de mi vida con 43 años preocupándome de niñerías de los grupos, y eso no lo entienden, claro porque la diferencia es que como a lo mejor en el trato como me ven joven creen que aquí se puede trabajar en el mismo negocio que ellos, y yo no lo veo así, y la gran discusión es para que se forman grupos si no se avanza con el tema de la bicicleta, porque yo tampoco voy a decir que hemos hecho grandes avances pero hemos hecho cosas sustantivas.

¿Pero ha habido avances a nivel de políticas públicas en santiago?

Esta todo desordenado, para mi forma de ver.

Mira, porque ahí te quería llevar un poco, lo que pasa es que, bueno esta conversación tiene una pauta, que a veces se usa y a veces no se usa, y la pauta como que tiene dos partes en el fondo, una parte común que se la estamos aplicando a todos los entrevistados, que tiene que ver con su opinión de el estado del arte digamos en relación a la bicicleta en santiago, y otra que tiene que ver con la especificidad de cada entrevistado, en tu caso el tema de las organizaciones de la sociedad civil, ya me has contado súper claramente el tema de las organizaciones de la sociedad civil, y te quería llevar un poco al tema más general, a ver cual es tu opinión respecto a eso digamos, o sea la idea es que conversemos súper abiertamente, pero siguiendo un poco esta pauta, y lo primero que te quería pregunta era cual era la visión general que tu tienes sobre el uso de la bicicleta a nivel metropolitano, en términos generales, en términos de seguridad, en términos de lo que aporta a la condición física etcétera digamos, todos los aspectos, o las aristas que tu quieras considerar.

Ya a fin de cuentas con este tipo de preguntas todos terminan hablando de tabulaciones, de estadística de un montón de cosas, pero lo que yo veo en la practica, es que están subutilizadas las pistas de bicicleta, no voy a reclamar tampoco porque a final de cuenta si se hace una trama bien organizada, se podrían generar buenos viajes, por eficiencia y lo extraño es que dentro del transantiago no esta contemplado la intermodalidad, no hay intermodo en este momento.

No hay nada.

No, yo no puedo entrar por aquí por el metro, yo no puedo conectarme con transporte público en el bus tampoco.

Pero hay promesas de políticas públicas futuras al respecto o no.

Yo hace 5 años que estoy escuchando lo mismo.

Y no pasa nada.

Claro, entonces si hay tanta cercanía porque sabía uno que esta dentro del gobierno, entonces que fuerza tiene una persona que maneja el tema no motorizados, o sea efectivamente hay cercanías políticas que tiene ¿...? Y yo también las tengo, entonces para que tan, es una pérdida de tiempo, al final yo me aburrí, sinceramente me aburrí, dije yo para que me voy a calentar la cabeza, mejor me dedico a generar documentos locales, lo que no los tiene Chile, todo viene de la copia o de que iniciativa externa, o de que alguien se le ocurrió, o sea no es que se le allá ocurrido, esta dentro de los ¿...?.

Porque de hecho esa es una de las preguntas de la pauta que te la hago al tiro digamos, que tiene que ver con ¿cuales son los tipos de conocimiento que se debiera generar hoy día en torno al tema de la bicicleta y que no se este generando en Chile?

Yo siempre, he estado hablando de que hay que hacer un diagnóstico del material que se compra, porque de repente aparece un mapa del año 95, o de repente aparece documentación que tenía del 2004, 2005, del gobierno regional, por un lado esa el ¿...? Con su criterio de diseño de las pistas cicloviás, por otro lado esta el ministerio de vivienda y urbanismo haciendo cicloviás en las regiones, el ministerio de obras públicas en zonas rurales, CONASET en el tema de seguridad que no le corresponde, y el ministerio de transporte que es la unidad de la edición de normas, esta la SEK que también tiene estudios parciales, la Universidad Católica, la facultad de ingeniería, nosotros ahora que con documentación que no hemos sacado en forma pública porque no la quiero, no queremos pasar por rimbombante ¿...?, queremos hacer las cosas bien, y la gran ventaja, es que tenemos los alumnos preñados acá, el electivo e este año tuvo que pararse para que no entrara más gente ¿...? Porque el electivo del año pasado el único que, bueno dentro de todo el grupo uno solo logro nota 4, y todos los demás, el máximo logro como un 6,6, pero eso fue dando la idea que, aparte que salimos a terreno, estudiamos todo el tema legal, el manual de normas que se ¿...? El manual número 6, facilidades ¿...? Para a un ciclista, manuales extranjeros.

Según lo que te entiendo, en el fondo habría conocimiento pero no esta sistematizado, integrado, en un plan común ¿ese es el tema?

Parece que, pareciera ser, por mi visión de las cosas, que tendría que haber un equipo interdisciplinario, con fondos asignados para ese tema, trabajando en una mesa y en una oficina, un lugar físico, con todo el material de todos los servicios públicos, para sistematizar esto, a lo mejor algún funcionario de gobierno va a decir, pero que si nosotros tenemos la tuición sobre este uso, y los temas legales son estos ¿...? Que nosotros vemos solamente el tema legal, pero eso hay que informarlo.

¿y en ese sentido cual, como ves tu el trabajo de intersectorialidad a nivel del estado, del gobierno?

Es que a algunos les llama la atención esto y otros lo hacen porque es parte de la trama política habitualmente, del sistema de que hay que hacer algo con el tema de la bicicleta, o se provocan situaciones que por ejemplo la mandataria cuando era candidata, no estaba al tanto del tema de que habían diferencias de los grupos, cuando estaba Giorgio Martelli ahí me pregunta, porque estaba adentro del comando, ese fue otra gran rabia que me tuve, o gran molestia, de que yo me acerque a los grupos para que participaran dentro del comando y nadie se acerco, y eso que cuando yo estaba en los furiosos, nos llevaron en marzo a los comandos y la ¿...? Dijo bueno, aquí están las puertas abiertas, el que tenga ganas de trabajar por el tema, y al final el único que fui, fui yo, y cuando ya estaba separado de los furiosos, y dije ya aquí no tengo porque darle de cuentas a nadie, forma una cosa que se llamaba la brigada ciclística de Chile que eran montón de jóvenes de varios partidos e independientes que salíamos a hacer campaña en bicicleta, y sumamente piola, íbamos de repente a tobalaba, que era sumamente lejos del eje allá al fondo, en poblaciones muy peligrosas o de repente en recoleto, o arriba en el barrio alto, o de noche, o haciendo la correspondencia interna.

Pero hacían campaña política más bien.

Claro.

No referida al uso de la bicicleta.

Si.

¿También referida al uso de la bicicleta?

Si, porque en un momento dado, por los tiempos no alcanzamos a hacer los folletos, que eran folletos de... de la bicicleta que decía, eh, se abrirán las alamedas para que un ciclista, una cosa así me acuerdo, pero lo diseñamos con la unidad de campaña que estaba ahí en, cerca de SERNATUR había una oficina, y había otra más, en la casa ¿...? Claro, como yo adherí, soy militante de un partido, dije yo aquí, yo llego como un simple mortal, llegue como, y ahí cuando estaba, ahí fue el acabose con el grupo, me dicen los chicos, oye sabes que están llamando a X parte que van a hacer una cicletada, ¿Y no estas tu a cargo aquí en el comando?, y cuando me dicen que cesar estaba llamando a hacer una cicletada, bueno que hagan les dije yo, total, cualquiera puede hacer las cosas, y un día estábamos chateando y el me dice oye te invito a una reunión con, con un candidato que ¿...? Y de que me estas hablando si yo estoy adentro del comando y se ríe ja, ja, ja, escribe, entonces yo, no si no te estoy gueviando, ¿y a donde estay?, estoy en el comando le dije yo, a ver que numero tenis, y me llama, y ahí me dice, tuvimos un intercambio bastante poco agradable, porque me dice que nosotros estábamos haciendo una cicletada y tu tienes que, hagan lo que quieran les dije yo, si, son la sociedad, yo soy dentro del comando, yo voy a ir donde vaya siempre la candidata, porque ese es

el punto, y esa era ¿...? Estaba, se llamaba la casa de la ciudadanía, que estaba en Bellavista al lado de salo, entonces le dije yo, hagan lo que quieran, si al final le dije yo sabes que hace lo que tu estimes conveniente ¿...? Una cicletada ¿...? De la plaza Italia que querían hacer una hasta el estadio nacional, porque hay se ubicaba ¿...? De campaña, pero al fin de cuentas, no había ni una subida de nadie arriba de la bicicleta, porque la primera subida ciclista, y te lo voy a contar porque ya esto es parte de la, como se llama de la...

De la historia.

De la historia, cuando se va un grupo de jóvenes al sur del país, a hacer campaña, estaba Manuel Cheri, estaba el primo político de Bachelet que era otro joven, y ellos van al tour a Rancagua y se cae el bus a un puente, ahí en ¿...? Fue la cuestión y lo más curioso que yo estuve todo el día llamando por teléfono a Manuel Cheri, porque la hija de Gervasio, la Millaray era también integrante del grupo, de la brigada ciclista de Chile, y estaban las gringas por Bachelet, si tu buscas eso en interne están todas las fotos, están todas las fotos, inclusive esta la chica esta, la nieta de Aylwin también estaba con nosotros en bicicleta, todo, ahí están todas las imágenes.

¿Como se llama, gringas...?

Gringas por Bachelet, tu buscas y sale un blog ahí, esta la ¿...? López, habían varias americanas y extranjeras, todas estaban integrando este tema de hacer caravanas, grupos, todo con bicicleta, todo piola porque no iba cualquiera a haber tanta infula, si el tema era posicionar el tema de la cleta después cuando hubiese asumido el gobierno, a fin de cuentas se...

¿...? Estuviste llamando por teléfono todo el día...

ah claro, entonces se hace esta reunión y se dice que van a ir al estadio pero al final de cuentas, y de que había un evento en frente al cerro santa lucia, donde venia Cristina Kirchner que era, apoyaba a la candidata, y la encargada que estaba ahí, que ya no me acuerdo el nombre me dice, Ricardo vamos a tener que subir, subir cada una de las instituciones de sociedad civil arriba del escenario, entonces me dicen, hazme una lista de ciclistas, yo le hice una lista súper larga, me dijo no pues, nunca tanta gente, entonces quedamos con 10 personas que iban a subir y manifestar su apoyo de esta posibilidad de ser gobierno y eso significaba el tema de la bicicleta, y fuimos al, entonces le digo yo a la Millaray, oye dame el teléfono del Cheri, no llama a otra parte, llama a tal persona, ¿...?, y empiezo a llamar y no me podía contactar nunca, hasta que en un momento dado, da cuenta que tu estas al otro lado del teléfono, y de repente me dicen alo así, venían durmiendo en el bus, y yo despierto a Daniel, se corta la comunicación después que hablamos, que nos habíamos puesto de acuerdo en una cuestión, y cuando yo corto se cae el bus, o sea si yo no lo llamo se va cortado en el sueño, y ahí viene todo el accidente y cuando voy caminando por la alameda para el escenario, me llaman urgente que se suspende una caravana que andaba por la alameda, eh, dando a conocer que había un evento ahí, que iban a ir artistas, música y... y se acaba.

Por el accidente.

Claro y Bachelet dice que se para todo el comando ¿...? Y se acaban todas las actividades de campaña.

Así ah, tremenda coincidencia.

Claro, entonces después había que hacer el evento, y resulta que los jóvenes se fueron nuevamente al sur y venían en un tren, y el tema es que se hace una actividad que, en el club central de tenis del estadio nacional, donde la candidata iba a proclamar a Bitar jefe de campaña, no iba a subir absolutamente nadie de los ciclistas, y nosotros nos fuimos a, porque aquí, como el tema de mujer la llevaba, la Millaray dijo ah no esperemos a nadie, nos vamos no más, bueno las mujeres mandan dijeron, y no nos juntamos con un grupo de los furiosos que estaban preparando lo mismo, y que no entendíamos para que, y había una niña la Susana que era la encargada de ¿...? Y dijo pero junten, ¿...? Y yo no entendía para que, o sea, si quieren hacerlo háganlo, si yo, eso se hace ¿...?, nosotros estábamos para un comando, ni siquiera nos pagaban, ni siquiera aceptábamos que nos pagaran, en el tema de que era bien honesta la cosa, en el caso de la cabezona, como le decíamos nosotros, yo no le caí nunca ¿...?, dijo ya nos vamos no más, si no vamos a llegar tarde, y efectivamente si cuando llegamos ya estaba todo lleno, y la misión que teníamos nosotros era estar frente al escenario y evitar que cualquier persona se subiera arriba de la tarima, para que no metiera las patas, o sea que hubiera algún inconveniente ¿...? y la cercanía era muy grande porque yo te estoy hablando de ya, a los 43 años conozco a toda esa gente, conozco a varios presidentes entonces, no es porque lo diga yo por ¿...? Sino es porque es así no más pues, una cercanía de buena amistad, todo, de buena onda.

¿y como encuentras tu que se han cumplido las promesas que en ese minuto se pueden haber hecho?

Es que están provocando ¿...? Promesas porque ellos, con la buena onda pero no les están dando una arista de cómo se debe hacer esto, están provocando cosas que la gente, después claro les cargan la mata a ellos, pero a fin de cuentas es al revés la cosa, hay que preparar el campo para que decir si políticamente, es esto, ah ya, y no porque sea un tema que hay que potenciar, el tema de las bicicletas y las ciclovías, y si la mayor parte de la masa no ¿...?, un ciclista ya tiene conocimiento de que la ciclovía no es la solución para este tema.

¿y cual seria entonces la solución?

Uh, ahí pasa por considerar el espacio público, o sea bajar la velocidad de los vehículos a 30 kilómetros, no a 60, esta el tema que ¿...? Son 80 kilómetros por hora, la carga vehicular en el centro, no esta la restricción, como igual que se hace en Londres.

Es un tema de leyes en el fondo.

Claro, y esta el tema del casco, esta el tema del casco, porque el casco por ejemplo, la gente reclama, oye hay que usar el casco todos, pero porque tenemos que usar el casco, si con esta velocidad, si un auto me pasa a llevar a 40 kilómetros, la fuerza del impacto equivale a que me tire de un quinceavo piso, o sea no es problema de nos, que este creando el usuario de la bicicleta, no hablo de ciclistas, del usuario de la bicicleta, porque hay gente que se sube a la bici y la deja bota, o hay gente que la usa por ejemplo para el periodo estudiantil, pero no la ocupa nunca más, y entremedio apareció el motor mosquito, y yo como puedo, a lo mejor me dice oye tu soy de la defensa de la bicicleta y estoy dejando la bicicleta, pero por que tengo que estar defendiendo si ni siquiera hay masa de unión, yo no me estoy haciendo cargo de la masa, yo estoy haciéndome cargo de los estudios pa que el día de mañana digan ah, si efectivamente esto da.

¿Pero como es esta diferencia que tu haces entre usuario y...?

El ciclista es la persona que sabe de conocimiento de leyes, que usa medidas de seguridad en su bicicleta, sabe desplazarse en la ciudad, sabe donde esta, les llaman conejeros, o sea entrar por esta calle salir por esta otra, usa equipo en el invierno, usa la bicicleta todo el año, se contacta con sus pares, se va informando, inclusive llega a armarse su bicicleta en forma individual, sabe cual es la que más le acomoda, el tipo de formato, precio, calidad.

Ya, pero ¿...? Medias de seguridad, que lo hablamos hace un rato.

Y los usuarios por ejemplo son gente que recibió su bicicleta de regalo, o un estudiante que a lo mejor la necesita para ir a clases, u otro que tiene que ir a repartir cosas.

esa es una de las cosas que a nosotros nos interesa pesquisar si tu podrías distinguir entre tipos de usuarios de bicicleta, o de ciclistas, digamos, ya a mi me parece una distinción súper interesante la que acabas de hacer, ahora en ambos grupos ¿hay otra distinciones?, que nosotros, estamos manejando por ejemplo, con la idea de ciclista recreacional, ciclista funcional, que la usa para desplazarse y bueno, ciclistas que también constituyen grupos identitarios, por ejemplo estos cabros que hacen trial, o que hacen descenso, etcétera, ¿Cuáles serian las distinciones, que veis tu?

Yo creo que esta la laboral, porque ahora en la mutual te regalaron un chaleco reflectante, esta la estudiantil.

Ya, ¿que seria un tipo de usuario distinto al otro?

Si porque ese solamente genera su viaje, origen destino por motivos de estudio no más.

Ya ¿pero no seria funcional, por ejemplo en este caso, ambo serian funcionales?

Probablemente lo que pasa es que estudiantil porque de repente forman grupos de amistades, y cambian bruscamente de una bicicleta de paseo por una mountainbike, de mountainbike pasaban a ¿...?, después pasan a Freestyle, yo lo he visto en esta universidad, de repente ha cambiado de bicicleta por oyen, saben que alguien llevo con una cosa nueva, eh, están los urbanos que son los grupos, pero al fina cuando uno habla de grupo dice, hay gente que dice, oye nosotros somos 3000, pero 3000, donde están pues, por que no se junta esos 3000 y van a reclamar a X parte, ni siquiera la CUT puede lograr juntar 5, y son un tremendo conglomerado, ahora que, voy a irme a un contexto para dejar toda la malla de, la vértebra, se forma este problema de GEF, después viene este problema de división de los grupos, se forma este conglomerado de ciclistas unidos de chile, se elabora el documento, donde yo veo que no se esta cumpliendo lo mismo que están diciendo, que es ¿...? De fomento del uso de la bicicleta, de ese plan de fomento, el único que ha avanzado el grupo en hacer cosas hemos sido nosotros, hicimos parte del comité técnico del instituto nacional de normalización para la norma en SH 30 50, cicloturismo, actividad de turismo en bicicleta si yo no llevo a la ¿...? de la norma, habría quedado como mountainbike, o turismo aventura, y tuve que explicar todo eso y ¿...? Villalobos me dijo, sabes tiene una semana para reformular todo esto, y lo envié y explique todo el proceso, y quedo como cicloturismo, y eso fue, un logro, o sea fue como un, una gran satisfacción porque siempre yo me contacto con Juan Meralla Que fue a través de bicicultura, es un activista español que esta en con bici, que tiene trabajos que, participa en el consejo superior ¿...? De España, muy movido en el tema de la bicicleta, y ello se demoraron varios años en hacer las normas de cicloturismo, nosotros hicimos en 2 semanas, y yo la revise, habían avanzado otra...

Pero basándose un poco en la bibliografía extranjera.

Había un grupo que había antecedido y se ¿...? Preguntándome que caso me habían llamado, de tal parte que me estaban necesitando urgente, y norma Villalobos que estaba a cargo de la visión de normas de ahí, me dice, por favor necesitamos tu ayuda, todo esto es ad honorem, ¿...? El tema de la plata, ahora, hay que hacer algo porque yo no veo ni un documento local, entonces fui y estuvimos trabajando y vi todo eso y les dije a los demás, sabes que, te agradezco todo la ¿...? había gente de SERNATUR, una empresa de turismo aventura, gente que trabaja con turismo en bicicleta, todo y al final, se quedo, quedo una buena norma, es de dominio publico, es NSH3050.

¿Y donde lo puedo encontrar eso?

En Internet, ahí esta nsh3050, ¿...? De cicloturismo, si lo buscas por Velosantiago también aparece creo en... entonces cual era la gran discusión, después de que esta tan disgregada la información, ahora yo, los que integran mi grupo sabemos efectivamente todo lo que pasa con la bicicleta en santiago, y nadie lo sabe, cual es el problema que tenemos ahora, es que estamos buscando un servidor que aguante tres unidades de división de información, que es la bicicleta por un lado, la actividad física, que es la que menos tenemos información, eh de punta, o sea información que es más que básica, pero que efectivamente tenemos como conseguirla rápidamente pero hay que...

Hay un estudio, es alemán que esta...

Si, la universidad de colonia, el más completo que hay.

Si, ¿ese estudio esta e español?

Yo no lo he visto nunca en español, y esta el tema turismo que es el que más hemos avanzado con el tema de la cleta, entonces aquí tenemos norma, tenemos diagnostico turístico de las ciclovías, estamos anexados a dos ¿...? Que son calac y ¿...? No lo tiene ni otro grupo, no es porque yo los llame en menos, pero ese es trabajo que lo he hecho con grupos anteriormente, eh no participamos en ni una lista de correos porque al final se pierde mucho tiempo en discusiones tontas de que ah, este dice estoy este dice esto otro, hay una lista que se llama Ciclo América. Org, esa es la lista de ciclistas de todo Sudamérica, y parte del extranjero, pero al final es una pelea de quien tiene el mayor conocimiento o se disparan cosas, se sacan folletos, y al final, si yo fuera por pelear por este tema, tendría que tener un grupo de abogados, porque al final yo les rebatiría, buena parte de la información que esta escrita, no la sacaron de tal parte, la copiaron de tal parte, la ¿...? De tal parte, hace poco tiempo hace ya de hace 2 años a la fecha llevo ¿...? Que son los gatos de callejones que le llamamos son carreras cortas de una media cuadra, que están haciendo arriba de la chancha, eso ya la manejábamos de urbanuelo, de un manual que teníamos nosotros de unos chicos que estaban el ¿...? Que esta en la universidad Davis, porque llamo y menciono a la Universidad Davis porque ahí se ¿...? Tremendamente la bicicleta en la década del 60.

Ya ¿y eso esta también ¿...? O no?

Debe estar en ingles, yo o he visto en ingles todos, el manual Davis sobre uso de la bicicleta, sobre, que habían, esos es parte de donde esta el diagnostico que hicimos, nosotros mostramos toda la parte de la historia a nivel global, que paso con la bicicleta, el tema de la bicicleta de da Vinci, yo puedo afirmar también que no es la bicicleta de Da Vinci, nunca fue bicicleta de Da Vinci, ni siquiera fue idea, eso surgió ¿..?, o eso en holanda ya se investigo y no es así.

¿Y de quien es el diseño?

Nosotros logramos, y pedimos la autorización al gobierno francés, para que quede la información de la página, en los primeros dibujos de bicicleta en la cueva de Cromagnon.

¿Si?

Y esta totalmente documentado.

¿En serio?

Claro, estamos haciendo la traducción del texto, y todo eso va a ser como la génesis del Velosantiago.

¿Y eso esta en alguna pagina para mirarlo o no?

no, porque eso lo conseguimos con la Chantal una chica francesa, lo que pasa es que, captaron muy bien, como estamos hablando ahora, cuando yo hablo con ella es que lo que queríamos lograr con el velo, no queremos una pagina donde nos estemos luciendo, segundo, lo más importante generar documentos locales, que sirvan de referencia a lo mejor en Colombia, ah sabes que hay un documento en chile, y no que estemos nosotros recopilando información como locos de afuera, hay una información exquisita, muy pura, muy buena, toda la cuestión, pero a mi no me sirve.

¿Por qué...?

Porque son otras realidades, y generalmente hay cosas, tópicos de orden general que habitualmente sirven porque son manuales de diseño por ejemplo salen dibujos, o el tema de circulación, o por ejemplo hay medidas de cuantificación de trafico en ciudades, todas esas son medidas como matemáticas, todo eso sirve, pero el, que vamos a hablar de ciclistas en la ciudad si, mal que mal andan...

¿Pero de todas maneras tú consideras que existan experiencias internacionales que sean interesantes de conocer acá en chile?

Yo creo que debe haber una buena cantidad de personas que sabe toda esta documentación, quien habla y otro que, pero y parece que a todos les cuesta, lo en como, pareciera ser que a lo mejor lo ven como un tema económico, o sea si lo tengo yo, no tengo porque estar regalándolo, y si alguien lo quiere tiene que pagar, y si no pa que vamos a seguir ¿...? Sigamos con esta función de que, yo siempre me pongo a explicar porque hay grupos que tiene que estar manteniéndose en el limbo siempre, porque tiene que ser más llamativo el nombre del grupo, que la premisa misma de que tenga que, no estoy hablando de la promoción de la bicicleta, sino que tenga que ver, que la bicicleta sea parte del parque, o parte de la conciliación del espacio publico, porque tiene que estar siempre examinándose no, porque aquí tiene que tener un porcentaje modal, todo eso, si al final ni siquiera en los, adforos, también participe en adforos cuando estaba la Steer Davis Gleave Que hace las consultarías para CONASET, pero resulta que no es del DAVIS Gleave, es una hoja que me pasaron a mi de ¿...? Ingeniero ahí en seminario, y un día me encontré en la calle, haciendo encuesta, y le pregunte donde se podía averiguar, y fui a averiguar y me quede, y ni uno de los que estaba ahí sabia de ciclismo, las encuestas que se tomaron tienen un margen de error bastante alto, que la encuesta era, tu andabas en bicicleta, te paraban, te encuestaban, te quito 3 minutos, ¿de que lugar vienes?, ¿a que lugar vas?, ¿Cuánto tiempo demoras?, ¿este lugar es frecuente en tu viaje?, ¿Cuánto viajes realizas en el día?, ¿si no tuvieses vehículo que otro medio de transporte utilizarías, si no usaras bicicleta? Esa es la encuesta que se hace.

Muy básica.

No se si será básica o no, pero ese es el formato que existe y no es ¿...? A la consultora inglesa, es una copia a lo mejor, y era ¿...?, y si yo veo los documentos que se han subido al Internet, donde solo mencionan a 2 grupos de chile,

eso es una falacia, por que tener que interpretar eso, inclusive en la lista de Ciclo América, no entendían que estaba pasando en Chile con las peleas, y esto lo mismo pasa en Ecuador...

Y los mismos conflictos digamos.

Si, y en Colombia.

¿Ah, si?

En Ecuador, la pareja que llevaba el grupo se separó y se formaron 2 grupos aparte.

¿y por que, por que se produce eso, por envidia dices tu?

No se, no tengo...

¿Por fines políticos, envidia?

Al menos aquí en Santiago yo obvie, dije yo por, obvie en el sentido de que no tengo porque hacerme cargo de problemas de terceros, ni tampoco por un tema que estaba afectándome laboralmente, y salud mental.

Claro, tú te saliste como consecuencia de que efectivamente ya existían, conflictos, digamos.

Y ¿...? Y uno se da cuenta, y ¿...? Puras tonteras no más, puras cosas que no tiene sentido, entonces yo, por ejemplo aquí, la mayor parte de los estudiantes se han integrado al velo, entonces logramos aquí en la universidad, tener el estacionamiento que tu viste, que para ellos es parte del apoyo, y va a haber un sistema de bicicletas públicas que estamos en incubadora con otros amigos, en la economía y empresa, va a ser el primer sistema de transporte público en bicicleta en América Latina, va a estar en Valparaíso, va a estar en Santiago y en Providencia.

¿De bicicletas?

Claro, y estamos ganando en el consorcio europeo.

Ya lo tienen adjudicado eso ya.

Si pues, está todo avanzado, por ejemplo ahora logramos con, después de un trabajo bastante arduo, con el municipio de llegar a un advenimiento, o sea tenemos ahora la posibilidad de ser ¿...? programa de mejoramiento urbano por 50 millones de pesos para ciclovías, y lo vamos a hacer, yo tengo todo el barrio universitario ya organizado para cicletadas universitarias, te lo digo a vos si pues, el tema es solamente universitaria, no involucrar a grupos nada de, tiene que ser netamente del ¿...? Y arreglar las calles, sacar la carga vehicular, todo, hacer un plan piloto y estamos avanzando, y no somos muchos los que hemos estado trabajando ¿...?, hemos logrado hartas cosas, ayer había una manifestación de apoyo a una candidatura de alcaldía ahí de Ximena Rincón, en la plaza Italia, yo le hice extensiva, invitación a todos los demás, y a pesar de que ella no es de mi partido y todo, pero, yo le dije que vengo por un tema de cleta no más.

No te metes nada más.

Claro, y ella asistió a las reuniones, todo, tenemos una reunión con el metro, va a ver una reunión con el alcalde de Santiago, y eso es lo que debería haberse hecho años atrás, por que uno va a estar peleando por que haya un pedacito de tramo de aquí, que hay que hacer esto otro y este otro, a fin de cuantas el año pasado se hizo el segundo festival de bicicultura, y a mí me pidieron hacer el mapa de ciclovías, y el financiamiento era por parte de un banco holandés que se llama Robobank, yo lleve ese material a bienes nacionales porque ellos iban a colocar todo el tema de material sobre rutas patrimoniales que se pueden hacer en bicicleta, ahí está el logo del Velosantiago, que significa la bicicleta en forma básica, la estrella es porque simboliza el ¿...? La combinación de las dos palabras, sin contaminación, por que no emite ningún ¿...? Y la redondela que la modificamos, antes era cuadrada, esta matriz salió del comando de la Michelle decía metro, metro con Michelle Bachelet y salía la bicicleta, bueno a fin de cuentas, para terminar el tema de la Bachelet, después se hizo un evento ahí en la Plaza Egaña en donde comprometían a la candidata a hacer todo el plan con el metro, estacionamiento de bicicletas para el metro.

Que dice que lo va a cumplir.

Escúchame una cosa, cuando salieron del comando la Bachelet sabía que iban a hacer un evento y pensaba que quien estaba a cargo de ese evento era quien habla, cuando llega allá y se hace todo el evento, cesar empieza a hablar y todos los ciclistas que estaban ahí fueron tapados por toda la clase política adelante, quedaron todos tapados, y de repente cuando me ve me dice gracias Ricardo, y después tuve que hablar con Giorgio Martelli que estaba ahí, y ahí se dan cuenta que ¿...? Y ahí se cuenta, se suponía que venía un tren y que tenía que bajarse un montón de gente y tomar las bicicletas en el metro estación central y llegar hasta la Alameda, al evento donde estaba Miguel Bosse frente al Diego Portales, nuevamente se dan cuenta que la cosa no es así, pero por cercanía de otros partidos a ¿...? Y se hizo ese evento, obviamente fuimos al evento porque éramos parte del comando y estábamos ahí en el tren y habían un montón de gente de agrupaciones de ciclistas afuera que no pudieron entrar, llegaron hasta el Cine Arte Normandie no más. (Fin)

Héctor Olivo; Gobierno Regional Metropolitano

Yo ingreso acá al gobierno regional el junio del año 2006, para trabajar temas ambientales. No existía

De profesión

Soy ingeniero civil químico. En ese sentido el gobierno regional no tenía nada, ninguna institucionalidad, no había nada que se preocupara del tema medioambiente, había antes una asesora jurídica de la intendente, a partir del año 2006, entonces hubo una visión de querer trabajar el tema según las prioridades, se llamo a varias personas para trabajar, y de ese trabajo primero nosotros teníamos que ver la institucionalidad, y se constituyo un departamento, departamento de desarrollo y gestión ambiental, dentro de la división, por que el gobierno regional, que es un ente distinto a lo que es la intendencia, se constituye el departamento de desarrollo de y gestión ambiental dentro de la división de desarrollo y planificación. Por las nuevas atribuciones que va a tener el gobierno regional, a partir del 2006

Y el gobierno regional depende de la intendencia

No,

Y de quien depende, cual es la cabeza

La cabeza es el intendente, pero además tiene un legislativo, que son los consejeros regionales, el CORE como se llama, que actualmente son elegidos indirectamente, es decir a través de los concejales, no de sufragio universal sino de sufragio de los concejales de todas las comunas de la región metropolitana, ellos votan, y obviamente los consejeros son miembros de los partidos políticos, están todas las bancadas excepto del partido comunista.

Y cuantos concejeros son

Son aproximadamente 22 o 24

Presididos por el intendente

El intendente preside el consejo regional. Bueno entonces en función de eso se constituye el departamento, a mi me toca ver todo lo que es gestión local, participación ciudadana, del tema ambiental, y en el andar, la ex intendenta, la sra. Adriana del Piano, decide incorporar el tema del transporte no motorizado, como es la bicicleta, dentro de la agenda diez como se le llamaba. Vino el fenómeno del transantiago, el 2007, y la ex intendenta ve, a demás del desafío que era el transantiago, ve que es una oportunidad, y es un énfasis que da la intendenta de desarrollar, con celeridad, la construcción de ciclorutas, por que se veía que hasta el año 2006, se habían construido 86km los cuales eran cerca de 20km los construidos por un proyecto del Banco Mundial, el GEF, en las comunas de Providencia Ñuñoa y Santiago. Entonces de ahí veíamos, que el transporte público esta sobrepasado, veía de que muchas personas no podían entrar a adquirir un vehículo, por que son caros, y además adquirir vehículos atenta, del punto de vista de la contaminación, entonces el intendente, aparte de presidir el consejo regional, también preside otro consejo, que es el consejo del medioambiente, la comisión del medioambiente, la COREMA. Y es la autoridad máxima regional, donde también le toca ejecutar lo que es el plan de descontaminación atmosférica. Entonces si tu vas juntando todos esos elementos, se vio que el transporte no motorizado, es decir la bicicleta, era un elemento calve, de política pública en la gestión ambiental de la región metropolitana. Entonces el año pasado se llama a distintos entes que tienen competencia en esta ámbito, como son la comisión regional de vialidad, del MOP, a ellos les toca construir todo lo que es la vialidad rural, por lo tanto ellos tienen competencia en el tema de ciclovías o ciclorutas, se llamo también la SERVIU, que estaban construyendo, y nosotros como gobierno regional. Más otros entes que tenían competencias, la CONAMA; la gente de la comisión bicentenario, la gente del programa de eficiencia energética, la gente del transantiago que tenían una línea de trabajo, la CONASET, ahí estaba el jefe del departamento, que era Rodrigo Cerda, y después a mi me toco asumir del punto de vista operativo el tema de la coordinación de esta mesa técnica regional de ciclorutas

Y cuales eran sus principales objetivos en sus inicios

Primero definir un plan de construcción, y ese era un plan de metas de construcción anuales de ciclorutas para constituir un convenio de programación, entre el MOP, lo que es vialidad, el MINVU a través del SERVIU y nosotros como gobierno regional y decir, cuanto vamos a construir de aquí al año 2012. Y esos e elaboro, hay un convenio de programación que está ad portas de firmarse, lo tiene que firmar el ministro de OOPP la ministra de vivienda y el intendente, donde ahí hay un compromiso, de construir de aquí al 2012 640km como mínimo, a 700km, eso es la idea

En el gran Santiago

En la región metropolitana

Y esto tendía un carácter de estar interconectado

Ese es otro elemento, esto desde el punto de vista cuantitativo, más de asignar recursos, es decir, además de la meta, es un tema de asignación de recursos, es decir hay una evaluación y decir aquí hay lucas. No es un tema de intenciones, el gobierno regional, en el tema de asignación, esta colocando 1200 millones de pesos anuales, a la construcción de ciclorutas

Eso ya esta en ejecución

Está, independientemente de la firma del convenio, estamos nosotros construyendo ciclorutas a petición de los municipios. Segundo elemento de esta mesa técnica regional, el lineamiento que dio la ex intendenta, que se continúa,

es que se sean ciclobandas o ciclovías ínter comunales, que tengan una orientación un criterio de que sea ínter comunal, por de lo que hemos visto de estas 86km que se han construido hasta el año 2006, es que eran pistas islas. Es decir se sabía donde iniciaban y partían pero no tenían ninguna vinculación con las otras comunas, eran como pistas recreativas, no tenían ninguna funcionalidad como tal.

De transporte

De transporte no eran, por que eran más de recreación. Por que si es transporte la idea es que tengan interconexión, cosa que no hay, o no había. Entonces ese segundo elemento o producto, de fijar estos criterios en los municipios, esta mesa técnica regional. El tercer elemento clave o producto que tenía esta mesa, era que todos los proyectos que son presentados para el financiamiento del Estado, tienen que ir al SERPLAC, el ente de MIDEPLAN que tiene que entregar el RS, la recomendación social

Entiendo que SERPLAC están en proceso de reestructuración interna, nosotros tratamos de contactarnos con ellos y no me pudieron dar ninguna persona idónea para el caso, por el hecho de que estaban cambiando departamentos no había

El SERPLAC de MIDEPLAN, yo no sabía. Se tuvo reuniones

SERPLAC es el que al final da el visto bueno, técnico

Justamente, a los proyectos

La viabilidad

La viabilidad técnico económica, la rentabilidad social y económica de los proyectos. Entonces se trabajo el tema de los criterios económicos, uno de las personas, profesionales que estuvo trabajando en la comisión nacional del tránsito, el ingeniero Ricardo Rojas, se vio cuales criterios. Por que se presentaban proyectos y había muchos obstáculos por parte del SERPLAC de aprobar, es decir, cuales, entonces nosotros llegamos a algunos consensos de criterios para definir lo que era la rentabilidad social y económica de estos proyectos. Y ahí en estas conversaciones, hubo varias reuniones, se acordaron cuales eran estos criterios

Y cuales serían

Uno el tema de la accidentabilidad, por que vemos que es fundamentalmente, del punto de vista del transporte de los trabajadores el traslado, y veíamos que el tema de la accidentabilidad, uno el punto de vista de causa de muerte, y otro la cantidad de heridos. Entonces, desde el punto de vista económico, cuanto vale un seguro de vida, bueno esos eran los elementos claves, como objetivo, para entregar al SERPLAC, y de por que se deberían construir las ciclobandas o ciclovías. Entonces esos son un poco los temas que hemos estado trabajando, además nosotros de forma complementaria, nosotros hemos puesto el tema de la bicicleta como un transporte limpio, que antes no existía, solamente, antes, se hablaba de las áreas verdes, como atrapaban la polución. Nosotros en este caso, planteamos que era un elemento clave para la descontaminación, es también el tema del desplazamiento en la bicicleta

Bajando las emisiones

Justamente, es emisión cero

Y en cuanto lo que son la construcción de ciclobandas o ciclovías, hay algún criterio unificado como estas debiesen ser, o que características debiesen cumplir

Lo importante que nosotros hemos visto, y ahí estuvimos trabajando con el SERVIU, estuvimos definiendo, tanto del punto de vista de las ciclobandas o las ciclovías, el tema de la buena señalización, la demarcación, la segregación. Entonces fundamentalmente nosotros queremos quitarle al auto, quitarla la vialidad, en cuanto queremos construir ciclobandas, no así el transporte público, entonces nos dan los perfiles donde las calles tengan más de 6 metros, y construir ahí, y no pase transporte público, ahí construir las ciclobandas. En su efecto también hay construcción de ciclovías,

Cual es la diferencia

La ciclovía es la que va por la acera, la ciclo banda es la que aprovecha la vialidad, entonces ahí hay un tema de recursos

Es más barato una ciclo banda que una ciclovía

Por lo menos estamos hablando de 20 millones la construcción de un kilómetro de ciclo banda, y entre 30 a 35 millones lo que es una ciclovía, en eso también trabajo la dirección general del MOP, de vialidad del MOP. Con una manutención de unos 5 años, hablaban de un tipo de echada asfáltica, de construcción, y no era necesario construir ciclovías de alto estándar, si total, la carga que se, el desplazamiento es bajo, entonces eso, se habla de 30 a 35 millones, el valor kilómetro de ciclovía. Entonces eso sirve para considerar, por que nos llegaban del SERPLAC valores exorbitantes que hacían imposible la construcción de ciclorutas o ciclovías

Y cuales han sido los mayores obstáculos en la ejecución en la aplicación de este programa.

Yo creo que es, por algunos profesionales del Estado, a proponer que la bicicleta es, no es un transporte sustentable, entonces se ve a la bicicleta como un elemento decorativo, entonces ese es, le tema de la mentalidad, arcaica de algunos profesionales, el no ver una oportunidad en este transporte que es la bicicleta

Y en cuanto

Es que eso choca

No, si me imagino,

Desde el punto de vista, y eso es transversal, entonces nosotros encontramos profesionales que no ven la oportunidad que es la ciclovía y ver la bicicleta como un transporte. Entonces si uno recorre los sectores rurales, los sectores populares, entonces hemos visto, ciclistas en este caso trabajadores, transportándose en bicicleta, campesinos, y de sectores populares de la zona poniente, a las 10 diez y media de la noche, usted va ver la cantidad de personas, que vienen del trabajo en bicicleta

Y en cuanto, si uno quiere llevar a cabo el proyecto uno tiene que lidiar con las distintas municipalidades, han entrado en algún tipo de, hay alguna aceptación de parte de los municipios

Yo creo que se presentó una gran oportunidad el año pasado, aparte de esta mesa técnica original, de que nosotros nos contactamos con una organización internacional, que ha implementado en Europa y en países de la Latinoamérica el tema de , planificar o incluir en la planificación urbana el tema de las ciclovías, que son los holandeses. Nosotros desarrollamos dos seminarios, el año

Cassette fue pausado

En ese sentido hubieron dos seminarios, uno de planificación y diseño del transporte no motorizado, y de cómo incluir la bicicleta en la planificación urbana. Ahí vino una delegación de 13 expertos de ICE, interface for cycling expertise, que es una organización técnica de Holanda, y con la relevancia de que Santiago de Chile, al ver este planteamiento, esta visión sobre el tema de la bicicleta, incluye en su asistencia técnica de ICE, que ellos siguen asistiendo técnicamente a 50 ciudades en el mundo, la gracia es que ellos siguen trabajando con nosotros en la asistencia técnica de un punto de vista de mediano largo plazo, y para tener un, más de una visión sobre el transporte y la planificación urbana. Entonces en esos seminarios que se desarrolló a fines de octubre y comienzo de noviembre, los públicos asistentes fueron los Serplacs y los directores de tránsito de los municipios de la región metropolitana. Junto con de grupos académicos de universidades y miembros también de la mesa técnica. Entonces ahí se desarrollan estos dos seminarios el año pasado, y que esperamos repetir esto mismo, pero con otros conocimientos y temas, queremos volver a hacerlo este año

Y como ha sido al recepción de los distintos municipios

La gracia es que después de esto, nosotros estuvimos trabajando como gobierno regional con los municipios, entonces creo que hay más de un 50% de los municipios que está muy interesado, en implementar lo que son las ciclorutas. Fundamentalmente, lo que nosotros hemos visto es que la zona poniente funciona una coordinación de las direcciones del tránsito, hay una coordinación, cosa que no he visto en otras zonas de la ciudad de Santiago. Entonces ellos, está Pudahuel, Lo Prado, Cerro Navia y Quinta Normal funcionando muy coordinadamente. Entonces para nosotros como gobierno regional es muy fácil trabajar con ellos el tema de, ver este tipo de construcción, de ciclorutas que sean inter comunales, es decir ejes troncales. Y la idea es que ellos, presenten como municipios, cada uno por separado, pero que tengan la visión de zona poniente la construcción de ciclorutas, de acercar a los trabajadores hacia el centro de Santiago o de desplazarlos hacia otros lugares. Eso es prioridad uno para el gobierno regional, de ir construyendo para el año 2009

Y hay una cierta focalización o priorización de ciertas comunas o sectores del gran Santiago

Si hay una definición política estratégica, tanto de la persona del intendente como del consejo regional, que aquí son las personas pobres, los sectores pobres son los que nosotros tenemos que trabajar. Hay, por que los recursos son del fondo de desarrollo regional, es decir, este marco presupuestario que se fijó en 1200 millones de pesos, queremos destinarlo a las comunas pobres o sectores medios, los otros municipios tienen sus propios recursos

Pero entran en la lógica que la mayor parte de la gente que se moviliza lo usa por términos de que no tiene acceso a un automóvil, o que el transporte público le resulta muy caro, y que se mueve desde su sector a otros sectores que tal vez no tengan las ciclobandas o ciclovías consideradas o incorporadas. Como se soluciona ese problema

Lo que pasa es que, el gran eje del Transantiago es el metro, nosotros queremos fundamentalmente es que hallan, y eso es parte de los diseños que se están desarrollando y están en construcción de estacionamientos de bicicletas, en lugares de cercanía desde el punto de vista del metro. Para que las personas se puedan desplazar posteriormente en metro. Pero también hemos visto que en sectores pudientes, el tema del transporte no motorizado como es la bicicleta está incluido, y se han construido ciclovías, de lato estándares, como fue en las comunas de Providencia y Ñuñoa, entonces yo creo que hay una conceptualización. Lo que pasa es que nosotros destinamos los recursos para sectores más pobres, sectores medios

Y en cuanto esto de los estacionamientos, que características tendrían,

En la mesa técnica regional nosotros, está contemplado y está incorporado y nuestra contraparte técnica, la gente de estudios de la subsecretaría de transportes, es la que está viendo el modo de las bicicletas, y ellos ahora están llevando a cabo dos estudios, uno que es sobre la localización de estacionamientos de bicicletas en la ciudad de Santiago, y segundo que es el modelo de negocio que se debiera implementar en los estacionamientos de bicicletas

Se va a cobrar

Eso es parte del estudio, cual es el modelo de negocio, por decirte una idea, tal vez no se cobre. Pero si, en este caso va ver un negocio, quizás un café al lado o que negocio asociado, para darle el tema de la mantención. Eso va ser parte del estudio

Y esto estaría donde los estacionamientos preferencialmente

No, no, eso es parte del estudio, hay un plan piloto que se está implementando con el transantiago, pero van a ser escasos pocos, y que vana a estar, se esta trabajando con 8 municipios, que esta el Bosque, esta Peñalolen, hay como varias comunas que están interesadas, pero es mucha plata, es un sistema de lockers, pero estos pasarían a ser parte de la administración del municipio, y estas son platas del GEF, del Banco Mundial, que se estarían entregando para desarrollar este tipo de estacionamientos de bicicletas. Entonces eso es

En cuanto las ciclobandas, como cuando saldrían los resultados de los estacionamientos y las ciclovías

En junio deberían estar saliendo los resultados de las localizaciones de los estacionamientos

Y eso debería estar aprobado por alguna por alguna entidad o

No, es un estudio que va a salir de la subsecretaría de transporte y que a nosotros nos va a servir, por ejemplo, en base a ese estudio, para que los municipios puedan optar y que el FDR (fondo nacional de desarrollo regional) les destinen recursos, para la construcción de estacionamientos de bicicletas. Nosotros como gobierno regional tenemos los recursos destinados para la construcción de infraestructura y ahí el esta el tema no solo de las ciclovías y ciclobandas, sino también para a partir del 2009 en adelante construir estacionamientos

Y eso tendría después un proceso de reevaluación a futuro, o de mantener el programa

La idea es, como son escasos los recursos, la idea es seguir, y eso lo aprendimos con los holandeses, no podemos construir ciclobandas o ciclovías, sin construir estacionamientos para las bicicletas. Es decir son dos elementos que van juntos, entonces de aquí hasta el 2012, que es la construcción de esta meta de 700km en total, tenemos que construir también estacionamientos para la bicicleta. Es parte de la planificación urbana, que es asumir este concepto y esta visión

Y el sector privado se trata de involucrar de alguna forma, o que se adosen a la iniciativa

Buena pregunta, si, hay en ese sentido, cuando la autoridad regional, la ex intendenta, y que lo ha a reafirmado este intendente. Hemos visto que privados se han acercado a nosotros como gobierno regional, en el sentido de que, en esta misión los privados también han recogido el guante, y ellos se acercaron. La asociación de canalistas del Maipo, que tiene una red en la región metropolitana, pero partiendo por el canal de las perdices, que atraviesa desde las condes hasta puente alto, ellos han visto el cierre, el entubamiento, de las comunas la reina Peñalolen y la florida, en total son como 15 kilómetros. Y ellos como tal van a, aparte del entubamiento, como asociación de canalistas del Maipú, financiaron 70 millones de pesos, para hacer un diseño, de construcción de ciclovías, en algunos casos es por que el distinto a los tramos o los anchos, que van desde 2 metros 20 metros el ancho, para que se construyan estas ciclovías

Encima del canal del las perdices

Encima del canal, como va entubado, y entubado bajo superficie, nos e cuanto es el espesor que existe, pero una bicicleta como tal no es mucha carga. Entonces, con elementos de áreas verdes en algunos casos respectivamente. Entonces estamos hablando de tramos de alrededor de 15 Km. Como tal, como privados que se estarían entregando a la ciudad

Y en cuanto el incorporar, no se lugares públicos como bancos, mall etc., se ha hecho un llamado para que estos lugares incorporen

Es decir este es el primer elemento, segundo elemento para incluir a los privados, es que dentro de lo que el sistema de evaluación e impacto ambiental, no se si estas al tanto del sistema de evaluación e impacto ambiental, la ley de base de medio ambiente, muchas iniciativas que ingresan tienen que pasar por la calificación ambiental. Antes muchos proyectos de inversión, inmobiliario del punto de vista de industrial, tenían que compensar emisiones. Antes solo se compensaban emisiones, del punto de vista de construir áreas verdes, ahora nosotros hemos propuesto como gobierno regional que, para el próximo, y eso es parte de la actualización del plan de descontaminación, que se incluyan la construcción de ciclorutas y estacionamientos de bicicletas como una manera de mitigar compensaciones. Y que significa eso, es que con eso los privados van tener un instrumento, de que en vez de plantar arbolitos, me gustaría construir ciclobandas, eso es como también incluimos a los privados en esta mirada, y que va estar regulado mediante el sistema de impacto ambiental, es decir no solamente van a poner arbolitos sino también van a destinar recursos en el tema de construcción de ciclorutas estacionamientos de bicicletas. Eso es un elemento clave para que los privados entren a destinar recursos

Me gustaría cambiar de tema y me dieras una visión de lo que ha sido, de cómo han visto el uso y la evolución del uso de la bicicleta en el gran santiago, en términos históricos. Hay algún patrón alguna característica que lo

La CONASET hizo un estudio, el año pasado, en que producto de esta complejidad que trajo el transantiago hubo un 15% de los usuarios que optaron por el tema de la bicicleta, y un 5% por el auto. Quizás eso pueda tener un aumento, entonces que s lo que he sabido, es que por un lado estamos viendo una demanda por infraestructura para ciclistas en

este caso, la complicación de que también han aumentado los accidentes de tránsito, hemos visto que han muerto en el primer trimestre cerca de 33 personas. Hubo producto

FIN LADO UNO

Eso también puede entrar a contraer la demanda al ver una cantidad de accidentes, también a nosotros nos va exigir de acelerar los procesos de construcción, por que si la gente esta andando en bicicletas, pero también hay un aumento creciente de vehículos, aquí la gran causa de los accidentes son producto de los autos, no del transporte público, con respecto de las bicicletas, las colisiones.

Y tiene alguna caracterización de los tipos de usuarios de bicicletas que existen hoy

Fundamentalmente son trabajadores y los otros son en este caso, estudiantes universitarios, y se cruzan

Y el uso que le dan

Por eso, de desplazarse al punto laboral o lugar de estudio

Y no hay algún otro tipo de usuario de bicicleta

Esos son los principales, y para eso

Y ellos se movilizan en general donde

Es que ahí hay cosas medio indistinto, nosotros lo vemos desde el punto de vista rural y urbano, por que son los trabajadores lo de mayor desplazamiento

La mayor cantidad de desplazamientos son

Laborales

Rurales

No, del punto de vista rural y urbano, hemos visto trabajadores, eso son actores claves

Y están sectorizados por área

Ahí hay un estudio que lo ha hecho gente del SECTRA y la CONASET, y cada municipio esta pidiendo las demandas respectivas. Por eso estamos nosotros trabajando directamente con los municipios, para que ellos. Con ellos estamos viendo los flujos, de las bicicletas que se están desplazando durante el día. Y con ellos queremos desarrollar cuales son las mejores alternativas de ejes troncales para la construcción de esta ciclorutas, no queremos hacerlo aquí nosotros en el escritorio, al revés, nosotros, quizás es trabajando con ellos el criterio de intercomunalidad de estos troncales, de ciclorutas, pero con la cantidad de información que ellos manejan, a veces muchos estudios están desfasados dos o tres años, y ellos están viendo directamente en terreno, del punto de vista de circulación con la gente de dirección del tránsito y en su defecto con la gente de medioambiente del municipio

La idea es crear ciclobandas o ciclo vías en este caso, por los ejes troncales del transantiago como coordenadas

No necesariamente, usamos la palabra de ejes troncales en el sentido de que tengan una, del punto de vista, un desplazamiento continuo y no cortado, cuando hablamos del eje troncal, no necesariamente el eje troncal del transantiago. Vamos a tratar de evitar

Me imagino que hay ciertas vías que van a ir en paralelo con el transporte público

En paralelo, justamente, no necesariamente el eje central del transantiago

Y como, por que ahí me surge una duda, por que lado se haría la ciclo banda, por el lado izquierdo o el lado derecho de la vía

Por eso estoy diciendo, cuando hablamos de eje troncal no hablamos de eje troncal del transantiago, entonces, y es el municipio, en este caso, el que decide por donde este pasa. Donde vamos a elegir el eje troncal, pasa locomoción colectiva, no, si no pasa locomoción colectiva, obviamente va ser por el lado derecho, pero si pasa locomoción colectiva no va ser por el lado del transporte público, si no al revés. Por que nosotros queremos quitarle los espacios, la vialidad al auto, no al transporte público. Son los criterios

Y cuales serían los, están identificados o tienen noción de las mayores dificultades más comunes que hoy en día se enfrentan los ciclistas que andan por la calle

Una de las dificultades claves es la cantidad de eventos que existen en la vialidad

Eventos

Lo hoyos, le paso a un holandés, que iba de lo más bien desplazándose y de repente justo había un hoyo que produzco un accidente. Segundo es tratar de esta intercomunalidad que sea en línea recta y no zigzagueante, hemos visto que el tipo de construcción de algunas obras, que no ha sido por parte nuestra, pero que hay un zigzagueo

Como cuales

Me contaron que en Maipú existe un tipo que hay que ladear el árbol efectivamente no hay una ruta. Ese es una dificultad, lo otro es las pistas que son construidas muy angostas, de 75cm, entonces esos son elementos que. Queremos construir rápidamente pero no la lote

Y cual sería el ancho

Por lo menos un metro, por vía

Por dirección

Si, por dirección

Eso es según estándares internacionales

No dentro de los criterio del plan de transporte, el PTU, esta definido, dice como mínimo 75cm, pero nosotros encontramos que es un poco angosto, sería óptimo un metro

Y la ciudad a que debería propender para que el uso de la bicicleta se potencie

Ser un país con mentalidad de desarrollo, tener una visión de que la bicicleta no es una cosa receptiva sino que es parte de la planificación

Y eso no se ha dado

Ese, yo creo que, hemos hablado que tenemos la mentalidad muy americanista de ver el tema del transporte público más el transporte individual del auto. Ahí no pensamos como países desarrollados de Europa

Pero que debería ocurrir para que se diese ese tipo de mentalidad

Yo creo que estamos en el punto de inflexión donde las autoridades, sobre todo gente que define el transporte, esta redactado pero no se ha aplicado, yo he visto el PTU del año 2002, donde se firma el transantiago, y está definido también el desplazamiento en bicicleta, el transporte no motorizado. Entonces de la teoría la práctica, podría verse un avance. Como gobierno regional nosotros lo hemos visto pero como política nacional no lo hemos visto, entonces hay un choque entre lo que es la política nacional y al política regional,

En cuanto, cuales serían las demandas más usual que ustedes tienen desde los usuarios mismos

Bueno

El cambio de mentalidad

No, los ciclistas es por favor denme un espacio, un espacio que sea intercomunal, con un gran eje troncal, y que, realmente ellos son parte del, de este sistema de transporte urbano. Eso es lo que ellos piden.

Haciendo un giro a esto del cambio cultural necesario hoy en día, que por un lado no existe o esta desfasado desde lo que es el Estado, desde arriba hacia abajo

Yo creo que quizás, en ese sentido si cierto el transantiago nos dio una oportunidad, sino también la coyuntura, nos dejo ver también de que esta es una oportunidad, es decir, hay autoridades que han visto esto como una oportunidad, no todos. Entonces el hecho de solucionar en forma urgente el tema del transantiago como desplazamiento lo ha visto como una alternativa viable, factible,

Pero esto desde arriba hacia abajo no tiene a lo mejor la fuerza necesaria, como lo ven ustedes desde abajo hacia arriba, es decir desde las bases de la sociedad, cual es la experiencia con la sociedad civil organizada, cuales son las voces que ahí se hacen escuchar o que quieren hacerse escuchar

Yo creo que, haber ha ido en crecimiento, ha ido creciendo. Antes eran los furiosos ciclistas, pero ahora hay muchas organizaciones de ciclistas, que esta produciendo una demanda, que se desarrollo una Ciclorecreovia en la Reina, que luego se quiere desarrollar en lo prado, entonces hay un proceso evolutivo positivo, en que yo creo que no más allá del 2010, esto se va ver como una prioridad país, de tener la bicicleta o transporte no motorizado como una línea estratégica del plan de transporte, yo creo que vamos para allá. Es un tema exponencial, que bastante ha avanzado

En cuanto los actores de la sociedad civil organizada, cuales son los principales con los cuales ustedes han dialogado

Hay varias organizaciones, ahí están los ciclistas unidos que aglutinan como nueve organizaciones por lo menos, y hay otros que son los furiosos ciclistas, que también han sido interlocutores

Pero son dos grupos aparte

Como movimiento digamos, es decir aquí hay un movimiento de furiosos ciclistas y hay otros que vienen del movimiento de furiosos ciclistas pero que han constituido organizaciones diversas, entonces

Que sería que los diferencia

Los furiosos ciclista, ellos, ellos quieren un espacio, que lo conquistan de forma mucho más revolucionaria, es decir ellos se toman el espacio

No esperan

No esperan, entonces ellos actúan más colectivamente, ese es su

Como se toman el espacio, aparte de la cicletada mensual

Bueno es que eso es como tomarse el espacio, ellos producen del punto de vista de mentalidad, chocar contra el transporte, no el transporte colectivo, sino el transporte particular,

Y estos otros grupos cuales sería su enfoque, que es lo que los define

Ellos están trabajando para que se construya las ciclorutas, están trabajando con los municipios, con las autoridades locales con la autoridad regional y con la autoridad nacional, desarrollando campañas, he visto algunas instituciones como el festival de bicicultura que se hace en le mes de noviembre, entonces hay distintos tipos de campañas que ellos van promocionando. Ciudad viva, están desarrollando una estrategia de trabajo de desarrollo de diseño urbano para incluir la bicicleta, entonces hay como distintas maneras de hacer lobby de incorporar, de hacer campañas y de sensibilización, entonces son todas las estrategias habidas y por haber

Cual sería, o cuales debiesen ser los tipos de conocimientos que se deberían generar entorno de la bicicleta, que tipo de estudios deberían llevarse a cabo

Es bastante transversal, y eso le toca ver a la mesa regional. Cuando hablamos del tema de la inclusividad de la bicicleta en el transporte, vemos el tema salud, la gente del ministerio de salud, la autoridad sanitaria están trabajando en el tema. En el tema de la educación hemos visto que algunas organizaciones, se habla de escuela ciclable, que dentro del colegio existen en la malla curricular como actividad extra programática del desarrollo de los estudiantes. Por que ellos han visto los modelos que existen en Europa particularmente. Desde el punto de vista del transporte, que tiene ser parte de, no solamente de la teoría sino en la práctica, que este desde el punto de vista del diseño. De la inclusividad de la bicicleta. Desde el punto de vista ambiental, que la comisión nacional del medioambiente es un tema ambiental, que además colabora para que disminuya los efectos de los gases invernaderos, como en este caso del dióxido de carbono, por que tiene una emisión cero. Entonces es un tema bastante transversal que atraviesa el tema de la bicicleta

Existe algún tipo de mapa, que diga aquí están las ciclovías que existen, y estas son las que queremos proyectar

Haber lo que pasa ahí, por parte del SERVIU ha habido, que se están desarrollando, hay un diseño por lo menos de aquí al 2000

Pero hay algún lugar donde uno pueda bajar información o tener acceso a ello

Son sectorizado, hay un, nosotros hemos tratado de ver, del MOP y del MINVU, y nosotros hemos ido construyendo en función de las demandas de los municipios. Hay uno que esta que te lo puedo enviar (pausa en cassette)

De lo que yo entiendo, el MOP

La dirección regional de vialidad va construir todo lo que es rural

No, cuando se hace una ciclovía, desde el punto de viste específico de una ciclovía. El MOP diseña, hace el trazo, pero es al fin el MINVU el que ejecuta

No, el MOP, la dirección de vialidad, hace le diseño y hace la construcción, su competencia es la parte rural, el MINVU es la parte urbana

Por eso, en santiago el SERVIU,

Tiene esa competencia y función, en las comunas rurales o las capitales de provincia rural le toca la MOP, la división regional de vialidad. Ellos diseñan y construyen

Y el MINVU hace entrega a las municipalidades después

No,

Y quien hace la mantención después a las ciclovías

Le corresponde al MINVU, en este caso el SERVIU

Por que a mi en el SECPLAC me dieron otra información, que al fin y la cabo, el MINVU hace entrega al municipio, y es el municipio que tiene que estar encargado de la mantención

Del limpiado, por que la mantención, es que las platas siempre son del SERVIU, ellos tiene plata para. Lo que si ahora ha traspasado el gobierno regional el tema de la mantención vialidad, eso puede ser así, quizás con la nueva división

que se hizo, se traspaso al gobierno regional. Plata el municipio no tiene, por eso son los reclamos de los municipios que se adosan al SERVIU y al gobierno regional, de que ellos tiene que entrar a la mantención y no tiene recurso el municipio, no hay por donde. Si lo que puede haber en algunos casos es que el gobierno regional, ha entregado recursos a para que entren a licitar rápidamente la ejecución de obra

Y como se va hacer con las ciclovías que ya existen, de cierta manera se busca también integrar estas a la red

Obviamente por supuesto, las construidas son parte de la red, y la mayoría son del SERVIU y los 20km del GEF, no hay nada más

Y el GEF esta de cierta manera coordinado con esta mesa

A través del transantiago y la CONASET, eso es parte, dato de la causa

Pero son platas aparte

Son internacionales, son del banco mundial

No tiene que ver con estos 1200 millones

No, es lo que ya se construyo, ahora ellos destinan plata a lo que es estacionamientos de bicicletas

Esa es como la fase dos

Y terminal de parte de ellos, y habría una campaña y algo de recursos para una campaña de promoción de uso seguro de la bicicleta

Eso de parte del GEF. Pero este plan de interconectividad no tiene contemplado o pensado una campaña de promoción y uso seguro

Es que es parte de la CONASET ese tipo de campañas, pero no hay, desde el punto de vista de uso seguro, por el gobierno regional, del MINVU o del MOP, no lo tiene contemplado

Como una campaña promocional, como lo que decía antes de ir a los colegios

Eso non esta, por lo menos en el corto plazo, cuando digo corto plazo, este año por parte nuestra, pero si esta contemplado la escuela CONACET, hacer una campaña promocional del uso seguro de la bicicleta

Como último punto me gustaría hablar en términos legales, ley de tránsito, cual es el estatuto que está dentro de la ley,

Ahí tendrías que preguntarle a un experto en ese sentido, alguien del transporte, me declaro

Pero es un vehículo no motorizado que se desplaza en vías

Pero es que tiene que tener sendas especiales para su desplazamiento, por eso te digo ahí desde el punto de vista más normativo, debería ser alguien del transporte

Ya, pero el ciclista no tendría los mismos derechos que un vehículo motorizado

Eso si que, ahí yo no opinaría

Pero en cuanto lo que implicaría esta ínter conectividad de las ciclovías, eso significaría que debiesen hacerse cambios, modificaciones en la ley de tránsito actual

Yo creo que en este caso son los deberes y derechos, que parece que esta contemplado en la ley de tránsito, el desplazamiento el uso de elementos seguros para, sobre todo estos elementos visuales

Reflectantes

Reflectantes, el uso del casco, eso ya está, no lo he visto con precisión, no me he metido del punto de vista normativo

Pero en cuanto hay cruces

Están las señales de tránsito respectivos, eso no, no tiene una prevalencia sobre lo otro, solamente desde el punto de vista del desplazamiento, por lo tanto tienes más, el derecho es de usar una pista en exclusiva,

Y como se fiscaliza el buen uso de las ciclovías

Eso también es un elemento, el tema de fiscalización, hemos visto, sobre todo el transporte particular, están estacionando autos en ciclovías, y están obstaculizando, entonces yo creo que vamos a pasar a una fase de aquí a fin de año, de tener una reunión con la prefectura de tránsito de carabineros, como también de capacitar a carabineros de que apliquen en este caso, el que infrinja, los partes respectivos. Hemos visto que conductores de automóviles que están infringiendo el tránsito, yo creo que es uno de los temas pendientes y a uno le da una impotencia al ver que un auto está estacionado sobre una pista para bicicletas, no puede ser, y eso que esta señalizado y todo

Eso implicaría una educación de los automovilistas

Yo creo que hay que aplicar la política de la zanahoria y el garrote, es decir hacer una campaña de sensibilización, hacer un llamado de atención, pero también entrar a pasar partes

Finalmente, para potenciar el uso de la bicicleta, en los sectores socioeconómicos más bajos, también hay una campaña para incentivar o subvencionar la compra de bicicletas

La demanda, el hecho de que nosotros ya estemos metidos en el tema, produce una alta demanda. Si uno ve dentro de las adquisiciones de navidad, la cantidad de bicicletas es enorme, entonces es uno de los principales regalos. Desde niños a adultos, entonces yo creo que más que proporcionar, al revés, nosotros tenemos que apurarnos con el tema de que los recursos se vallan ocupando en su máxima expresión para la construcción de ciclorutas. No sacamos nada con promocionar sin la infraestructura

Las bicicletas tendrían que tener un estándar mínimo de seguridad o algún tipo

Yo creo que, nos toco dentro del análisis que nos entregaron los holandeses, es que nosotros somos bastante sofisticados en el uso de la bicicleta, no son las típicas bicicletas, sencillas, entonces estamos por sobre los estándares respectivos de bicicletas. Somos bastante sofisticados.

Sofisticados, como

Desde el punto de vista de las bicicletas que usamos nosotros, no es la bicicleta sencilla, la hacemos con cambios, distintos tipos de dispositivos, en promedio, los europeos son, un pedal y chao, son muy simples, entonces por eso son muchas veces apetecidas nuestras bicicletas. Si uno ve, el promedio de las bicicletas cuanto vale, están sobre los 100 dólares, es harto, es 70 mil pesos hasta 150 mil, si uno ve los distintos tipos de bicicletas. Los europeos, los holandeses ven bastante sofisticado nuestras bicicletas

Como era la sigla de ellos

I, C, E,

Holandeses

Si son holandeses, son una ONG, pero ellos asisten técnicamente al gobierno de holanda, tienen plata del gobierno de holanda para desarrollar estos tipos de asistencias técnicas en 50 ciudades, y fue incluida recién el 2007 santiago.

FIN ENTREVISTA

Entrevista Gonzalo Stierling: Ciclorecreoías.

Para empezar me gustaría que me dieras tu visión, o más bien un análisis histórico y crítico también, del desarrollo del uso de la bicicleta en Santiago propiamente tal, o más bien la experiencia chilena que tu has visto

Claro, yo de partida, no es que yo sea un experto en el tema de la bicicleta, aunque yo me he interiorizado mucho en eso, pero no soy, hay agrupaciones y personas que les interesa el tema de la evolución de la bicicleta como aparato en sí, otros se interesan en el tema de, claro, el uso las costumbres, que ahora los estratos altos la están usando más que antes, antes era solo por necesidad. Pero yo creo que es una cuestión de conocimiento común, cualquiera que halla puesto atención, es que la bicicleta probablemente ha pasado por un periodo alto de uso, no se, hasta la década del 70 a 80, y después tuvo un decaer, no sabría decírtelo en estadísticas, por lo menos si decayó cuantitativa el uso de la bicicleta, dado la cantidad de autos, de la propaganda de cómprate un auto perico, y eso hizo que la bicicleta decayera, por que estaba mal vista, hasta el día de hoy, y además por que hubo un explosivo crecimiento del parque automotriz del país, y eso hizo que bajara el uso de la bicicleta y, no se desde cuando tampoco, 2000, 99, que se yo, hubo un crecimiento de nuevo del tema de la bicicleta, por que la misma congestión, o sea los autos la sacaron y ahora al mismo tiempo la están metiendo indirectamente el tema de la bicicleta por que hoy en día moverse en bicicleta es mucho más eficiente que moverse en auto, y mucha gente que, yo creo que hay un nivel cultural mayor hoy en día, que hace que mucha gente se de cuenta que racionalmente, por cumplir con la ciudad y no por uno solamente, es mejor usar la bicicleta. Yo te digo que esa ha sido más o menos la evolución, primero un aumento o uso estacionario del uso de la bicicleta, después un descenso que estuvo, como te digo que estuvo mal mirada la bicicleta, y ahora un aumento.

Podría verse ese descenso como también ligado a una cierta, un cambio estructural económico de la sociedad

Si claro, mucha gente, mucha cuestión aspiracional de cambiarse la bicicleta, pero por eso mismo por verla como algo asociada a la pobreza a la falta de recursos, y probablemente, claro con un poder adquisitivo de la gente y de las facilidades y los autos, por que se dan los precios más bajos del mundo adquieren un auto. Muchos ciclistas todavía, gente que anda por necesidad, claro tiene la expectativa, tarde o temprano de llegar al automóvil. Y yo creo que el crecimiento se ha dado en parte por eso, por gente que si puede comprarse un auto, pero que ha decidido comprarse una bicicleta.

Y por que pasa esto

Yo creo por una cuestión cultural, ambiental, es eso, un tema ambiental un tema de más calidad de vida. Cuando se, lógicamente se cubre las necesidades básicas la gente pasa a pensar en otra cosa, en sentirse mejor, en tener un mejor estado de salud en tener una vida más sana, y la bicicleta es eso. De hecho hasta donde yo se el crecimiento grande de la bicicleta, quizás después del transantiago ha habido otro factor, hasta ese momento, los últimos 5,6, 7 años la gente que tenía los recursos para comprarse un auto pero, no prefiero, mi calidad de vida es mejor moviéndome en bicicleta que moviéndome en auto o en micro.

Y alguna, que se halla puesto de moda, gente que sigue la corriente, están los que toman conciencia y otros que siguen

Sabes que es una buena pregunta, pero yo no me atrevería a decir cuanta gente, hablando de la bicicleta como medio de transporte o como medio recreacional. Como medio recreacional yo creo si, pero como uso yo creo que poca gente que realmente la, sea por una cuestión de moda, no creo que sea mucha gente, por que la gente en general no se atreve a andar en bicicleta, es una moda como atemorizante o media peligrosa. No se cuanta gente solamente por estar de moda o estar in, el tema de la bicicleta, la tome para andar en la calle. Quizás para mostrarse un poco, andar en una ciclovía un rato, el domingo, pero no se, puede ser, pero mi impresión es que no sería un porcentaje significativo de gente que usa la bicicleta para transportarse, y el incentivo inicial fue estar a la moda. Yo no creo

En cuanto los tipos de uso que se dan hoy a la bicicleta, y los tipos de usuarios asociados, ustedes manejan algún tipo de tipología de tipos de usuarios y tipos de uso de bicicleta.

O sea, no es algo que halla racionado mucho, ahora no me cabe duda esta los de los grupos, esta esto de los ciclistas urbanos y tratar de separarlos de los ciclistas deportivos. Que ha sido siempre el gran problema, de creer que todo ciclista es un deportista. Ahora pensándolo diez segundos, yo te diría claro, esta el ciclista de fin de semana que se mueve en la calle, esta el ciclista de fin de semana que se mueve en ciclovías, hay otros ciclistas de fin de semana que son niños, que se mueven solamente en la plaza. Y en las ciudades hay ciclistas semi deportivos, que yo diría que toman la bicicleta para transportarse pero también para hacer deporte, que tu los ves ya más o menos en tenida deportiva cuando van al trabajo y no solamente para no ensuciar la tenida del trabajo, sino por que también hay gente que le gusta, hay gente que su afán es agarrar la bicicleta en San Bernardo y venir a trabajar al centro y hacer eso todos los días ida y vuelta. Y usuarios que, hay un usuario intermedio, que es el usuario que quiere andar en bicicleta, no se atreve a andar en bicicleta y esta, se mueve únicamente cuando con la bicicleta se puede moverse de un lado a otro dentro de una ciclovía. La de Pocuro que se yo, para viajes muy cortos, y yo te diría que además esta la bicicleta por necesidad que usa la bicicleta, claramente usa una bicicleta muy básica, sin luces, para transportarse, para no tener que pagar por locomoción, y menos de tener un auto, y mucho ciclista universitario, pero yo no se si te estoy dando tipologías, alguna clase

Tipos de sujetos que tu vez

Claro, claro. Mucho universitario, mucho cabro de esa edad que se mueve en bicicleta, veo mucho tipo de niñas que se mueve muy lento y no se a donde van ni de donde vienen, ni por que esta usando la bicicleta, pero me impresiona muy agradablemente, niñas que usan bicicletas de paseo, que van a una velocidad muy reducida, eso también se ve

mucho, pero no tengo claro a donde van. Adultos mayores muy pocos, yo te diría adultos mayores en bicicletas, como si se ve en Dinamarca Holanda, es un tipo muy escaso en Santiago.

Existe algún tipo de registro o estudio que halla de cierta manera hecho un catalogo de usuarios, que tu sepas.

De el tipo de usuarios, no, esta la encuesta de origen de destino que te dice cuanta gente se moviliza en metro que se yo, en locomoción colectiva en auto, que yo conozca del tipo de usuario, claro o por destino, cuantos van al trabajo en bicicleta y cuanto de que se mueven en bicicleta van al estudio, no se, no conozco estudios de ese tipo

Ahora, respecto de los beneficios de la salud adquiridos mediante el uso de la bicicleta, como medio de transporte, como medio recreacional, como forma de llevar a cabo un tipo de deporte, cuales son los más asociados en general, estamos hablando de aspectos de salud de beneficios como también causa de algún tipo de lesión

Que te prevenga algunas enfermedades, bueno, el, haber, yo te diría que el principal, el más generalizado beneficio de salud que genera la bicicleta, que mucha gente me lo ha dicho en carne propia es llegar mucho más relajado a cualquier lugar. O sea, hacer un viaje de 15 minutos en bicicleta y llegar a un lugar y hacer el mismo viaje en auto o en micro es absolutamente distinto. Hay todo un proceso biológico ahí, que está comprobado, que hace que tu llegues mucho más reconfortado y relajado, inclusive más descansado, después de un viaje en bicicleta uno rinde mucho más, mucha gente me ha dicho que trabaja mucho mejor el día en que viaja en bicicleta que el día en que llego en otro medio. Bueno, están todas las enfermedades coronarias, están, esta todo, de hecho, inclusive te diría gente que el ya caminar le cuesta por ejemplo, ese es otro beneficio de la bicicleta, la bicicleta tiene un esfuerzo físico, en ese sentido podría ser contraproducente lo que yo te digo, tiene un esfuerzo físico menor que el caminar. Para gente que está muy complicada en caminar, por que le cuesta le duele las rodillas, puede tomar la bicicleta como un medio de hacer deporte, que quizás no podría suplirlo caminando o haciendo, menos corriendo trotando. Todo lo que es las enfermedades cardiovasculares, la bicicleta es espectacular. Para el tema de que no te diría yo es el tema de la obesidad, muchos ciclistas me han dicho, oye yo no he bajado un kilo andando en bicicleta, parece que no afecta mucho en ese aspecto. Probablemente afectaría con un ciclismo más deportivo, subiendo un cerro que se yo, pero en definitiva andando en bicicleta, el gasto energético es menor que caminando, y realmente no he visto muchos resultados en ese aspecto. Yo diría que en general, es la forma de hacer deporte, trasladándote, eso es todo, todos los beneficios de por si que tiene el deporte, en la musculatura etc., diría que los beneficios no son muy distintos a lo que es hacer deportes en general, un deporte de bajo impacto, las rodillas no te sufren, la OPS hoy día esta apoyando fuertemente el tema de la bicicleta y todas las actividades recreativas que tiene que ver con la bicicleta, como una forma de hacer actividad física, que esta al alcance de cualquiera

Y los no beneficios asociados

Los riesgos de la bicicleta,

Para la salud

Yo te diría que lo que he visto más frecuentemente son los problemas a la rodilla, que pareciera que están muy asociados a usar el asiento a una altura que no corresponde, los problemas de la bicicleta en si, es de una mala postura o de usar un bicicleta más chica de lo que corresponde o más grande, o tener el asiento muy bajo, que hace que la rodilla este flectada todo el tiempo y no se estire y se flecte, que es más o menos lo correcto para andar en bicicleta. Pero no he sabido de nadie ni de ningún otro problema de salud, o bueno, lógicamente alguna caída o algo por el estilo, pero problemas físicos de salud no conozco

Cual sería una buena postura de andar bicicleta

Una buena postura, primero es una bicicleta que sea del tamaño de uno, yo ando en una bicicleta más chica y ando un poco agachado, si me apoyo en el manubrio ando un poco gibado, por decirlo de una forma, y yo no lo noto, pero cuando he visto fotos mías en bicicleta me doy cuenta, claro la bicicletas más pequeña y eso hace que ande en una postura no tan erguida como debiera. Y lo mismo cuando te digo con el asiento. La forma correcta es cuando el pies está casi estirado, cuando el pedal llega a la parte más baja, y mucha gente no, tu vez estas bicicletas chicas de estos grupos, y son unas bicicletas donde la gente pedalea como que no avanza y tienen las rodillas todo el tiempo flectadas esa es lógicamente una mala postura. No se otra, bueno esta el tema del asiento, que también a los hombres les causa ciertos problemas sin no tienen una forma especial para que no te afecte, pero desconozco, o sea eso sería lo básico, no creo que hallan muchas formas más de usar una bicicleta.

Y cual serían las principales dificultades de andar en bicicleta hoy en día en santiago

Bueno lejos, lejos diría yo, lejos hay dos respuestas, depende de si tu eres un ciclista que ya se acostumbro a andar en bicicleta o alguien que tiene miedo en andar en bicicleta. Si tú eres alguien que se acostumbro, lejos donde estacionar, ese es lejos el principal problema, por que ya sabes andar en bicicleta no es problema los autos ni las calles, en cierta medida si, pero son problemas menores comparado con el tema de donde dejo la bicicleta cada vez que llego a un lugar. Dejarla y que no te la roben. Y para el que no, de todas maneras el tema del tráfico vehicular, o sea ese es el mayor miedo de ellos, ni han pensado en donde podrán dejar la bicicleta, sino como me traslado en bicicleta. Yo diría que lejos el mayor problema es que la velocidad máxima de santiago permitida es demasiado alta. 60km por hora es muy alta, cualquier país europeo estarían haciendo lo contrario, estarían disminuyendo la velocidad máxima, y además que no se respeta, en muchas calles, fácilmente te andan a 70, 80km por hora. En muchos lugares, no muchos pero en varios lugares, tú simplemente llegas a un punto donde no te puedes meterte, por que hay autopistas o pasos bajo nivel etc. donde puedes seguir andando en bicicleta. Esto pasa en Santa Maria, en varios lugares. Pero yo diría que ese no es el principal factor, ni para el que anda en bicicleta ni para el que no, sino son esos dos factores. Donde estacionar y para los que no andan, como me muevo si me van a tirar el auto o el micro encima, ese es el principal factor. Después vienen otros, otros que, la alcantarilla el estado del pavimento, y los otros son mitos de la gente que no

anda en bicicleta nuevamente, que son temas de la pendiente de santiago, de que llueve tanto, lo que es absolutamente mentira, llueve 18 a 20 días al año en promedio en santiago, lo que es nada comparado a otros países donde la bicicleta se usa muchísimo y llueve mucho más. La pendiente en Santiago es de un promedio de un 3 a 4%, tampoco es muy complicado. O que se transpira, o sea el principal problema para el que no, en definitiva no se mueve en bicicleta es que está lleno de mitos, está lleno de mitos con respecto del tema de la bicicleta. Tiene una cantidad de miedos que no se los va a sacar nunca hasta que se mueva en bicicleta, y mientras no lo haga lo va a reesforzar

Mitos como cuales

Que se transpira mucho, que te van a robar la bicicleta, que santiago tiene mucha pendiente, de que en santiago llueve mucho, de que tu no puedes transportar cosa en bicicleta, de que no puedes ir con ropa elegante por que tiene que ir vestido de un deportista para poder andar en bicicleta, yo te diría que esos cuatro o cinco son lejos los peores. El peor de todos yo te diría, ah bueno las distancias, las distancias, que las distancias son muchas, que en bicicleta es muy lento, que no vas a llegar a ningún lado, todo eso, principalmente el tema de la transpiración, y el tema de las distancias. Un séptimo sería el tema del estatus, no llegar en bicicleta a trabajar donde todo el mundo llega en auto. Pero eso ya no es un mito son que eso es ya un problema mental, va por otro lado. Pero yo diría que la transpiración es lejos de los peores mitos, el tema de la gente que no se atreve por los autos tiene cierto grado de realidad, pero lo de la transpiración es un mito en general, la gente lo que pasa

Es muy peligroso andar en bicicleta, por la influencia del automovilista

No, lo que pasa es que eso no es un mito en un ciento por ciento, nos afecta a los que andamos en bicicleta, pero lo que pasa es que está sobredimensionado por los que no andan en bicicleta, cree que eso es una limitante absoluta y por lo tanto no se puede andar en bicicleta por ese factor. Los que si andamos en bicicleta sabemos que no, además es un factor, es un factor relevante, que hay que tener cuidado, pero jamás un limitante determinante para no andar en bicicleta. Pero yo te digo que hay mucha gente que no anda en bicicleta definitivamente la limitación es, es mental, es no atreverse, de probar y definitivamente comprobar por uno de que realmente no se transpira tanto, ¿realmente llueve tanto, realmente santiago tiene tanta pendiente, realmente no puedo llevar cosas parilla un bolso mochila un maletín, realmente santiago es tan grande como para que prácticamente ningún viaje lo pueda hacer en bicicleta?. Todos esos son mitos mentales, y reesforzado por los amigos por la mamá, yo cuando empecé a andar en bicicleta era considerado un suicida, y a la mayoría de nosotros nos pasaba lo mismo, alguien nos dijo, oye no los autos y te van atropellar y las micros y que se yo, entonces más bien el mayor obstáculo realmente que sea general, es que la bicicleta está conceptualizada mucho más complicada de usarse para el transporte, por que realmente

Que fórmulas de solución, para de cierta manera, por un lado, solucionar los problemas infraestructurales, tu mencionabas no tener donde estacionar la bicicleta para quienes andan regularmente, y como en cierta manera quebrar el mito, hacer que la persona que no anda y o se atreve, salga de esa casa de cristal, que soluciones ves tu para los dos mayores problemas que en cierta manera mencionas

Mira, para el que no anda por miedo, yo diría que lo que más le quitaría ese miedo es bajar la velocidad de la circulación en santiago, o sea que de los 60 pasemos a los 50, quizás una solución complicada en el sentido de que no, ya requiere un proyecto de ley y todo lo demás, pero bueno como se subió se puede bajar. Un mayor control de la velocidad en santiago, o sea que realmente, por de pronto por lo menos a nivel de barrio. Si tu en tu barrio por lo menos pudieras moverte, y de repente llegaras un jueves en la tarde, a las 7 y te dieras cuenta que todos los autos están a 30km, como pasa en muchos barrios de Europa, pucha entonces te dirías ya, voy al supermercado a comprar tres o dos cosas para comer en la noche, me voy en bicicleta, a ver que pasa. Pero eso la gente hoy día no se atreve por que en los barrios la gente anda a 70 por hora. Yo diría que eso sería lejos la mejor y más rápida medida, o sea crear densamente en santiago barrios de máximo 30km por hora, y generar todas las condiciones para que se cumpla. Desde que se controle, a nivel de inspectores municipales y carabineros, hasta que las calles se angosten y se hagan todas las medidas de infraestructura que sean necesarias y se conozcan para que las calles no inciten, o prácticamente impidan andar a gran velocidad. Eso para mi sería lejos lo mejor, más que cualquier campaña de consentización, que sería excelente que se hiciera en paralelo, pero lo mejor sería cambiar esas condiciones que son las que realmente a la gente les da miedo. O sea yo creo que es difícil que yo haga una campaña de cualquier tipo, humorística, una campaña de difusión que tenga humor originalidad que tenga lo que sea, que lleve a personalidades del ámbito público o artístico y hagamos una campaña por la televisión y por el diario y todo lo demás, yo no creo que no tenga gran impacto si es que las condiciones del tráfico siguen siendo las mismas. Lo que yo creo que hay que cambiar es el tráfico y después hacer una campaña más o menos simpática. Ahora

Eso debiera ser rol del Estado, promocionar

Debería ser rol del Estado, es parte del rol del Estado la calidad de la vida de la gente, y esto esta directamente relacionado con eso, o por lo menos, no por lo menos, que apoye en paralelo las organizaciones que tratan de hacer algo por esto. Que no son pocas pero que simplemente no tienen el espacio que se merecen, y si tiene, por ejemplo, la asociación de automovilistas o toda la gente que si se mueve en auto que si tiene cierto poder.

Y dentro, estábamos hablando como actor al Estado, que parte del estado debería estar a cargo de esto

Desde transporte, salud y educación, retomando la pregunta anterior, otra medida que sería espectacular sería el tema de crear estos programas de ir al colegio en bicicleta, que lo esta impulsando el centro de bicicultura. O sea se hacemos que los niños se acostumbren a ir en bicicleta y se den cuenta lo entretenido y gratificante que es ir en bicicleta de untado a otro, en vez de subirse a un bus escolar o a un bus del transporte público o al auto de los papás, sería espectacular. Yo creo que tiene que ser, como te digo, el Estado que tome la manija del tema, volviendo a la pregunta, la última, transporte salud y educación. Yo creo que esos son los tres, cultura también, yo creo que aquí nos falta mucha cultura

Pero debiese crearse un organismo dedicado a eso, o ya existe y

Existe pero no, está mal manejado, está muy mal manejado, es un. A ver, tiene dos ramas, uno esta muy ligado al tema de la seguridad, no al tema del fomento de uso de la bicicleta, sino que la seguridad, o sea que, que en vez de los 180, que es los muertos en bicicleta, y heridos deben haber muchos más digamos al año. Sean menos, o sea un tema netamente de seguridad, no es un tema de que el objetivo sea necesariamente hacer crecer el monto de viajes arriba de la bicicleta, que más gente se mueva en bicicleta. Eso por un lado, y segundo, ese organismo tiene un perfil muy bajo, no tiene un nivel de decisión muy alto, y además está presidido por una persona, o está dirigido por una persona que en definitiva no ha hecho más que complicar a las organizaciones que si están tratando de hacer algo, que el Estado muchas veces no hace. Por que lo que las organizaciones tratan de hacer, es de alguna forma torpedeado a nivel del Estado, por el único departamento que tiene, o que tenía, por que ahora están surgiendo otras instancias que tenía una, alguna ingerencia sobre el tema, por lo tanto el estado en muchos aspectos, si miramos su pequeños departamento, que estaba a cargo de la bicicleta, y que estaba más que nada, como te digo mirando el tema de la seguridad, estaba atornillando al revés. No se si habría que generar otra instancia o esa misma instancia con otra, no esa misma instancia no, por que no puede verse la bicicleta desde un ámbito de la seguridad, o sea es mucho más que eso. El ministerio de transporte esta bien que mire la bicicleta o lo que sea, el peatón, desde el ámbito de la seguridad, pero no exclusivamente desde el ámbito de la seguridad. Yo diría que desde el ministerio de transporte debería haber una política de promoción de la bicicleta, pero también debería estar salud. Yo no diría que podría estar centrado en alguna parte

Como se coordina ese trabajo

Bueno, yo creo que debiera haber un responsable por ministerio, en cada ministerio un responsable, una mesa de trabajo y que digan mira a mí por el tema de la educación me interesa que mis alumnos vayan al colegio en bicicleta, quiero tener alumnos más despiertos durante las clases, que salud diga nosotros estamos combatiendo la obesidad y necesitamos que los jóvenes hagan ejercicios, prácticamente hemos perdido todos esos espacios en todos lados, y quizás un espacio para que hagan más ejercicios es que se muevan en bicicletas, los jóvenes los niños, y transporte, por que lógicamente transporte debería ser un ministerio eficiente, que diga, oye, tratemos de invertir lo menos posible, si viendo que autopistas se llenan y carreteras y repavimentando, y démosle más espacio a la bicicleta como un sistema de transporte mucho más eficiente, más racional, y que en definitiva va a ser que los problemas que hoy día tenemos como ministerio de transporte sean mucho menos de los que son hoy

Pero, estamos de acuerdo, estamos hablando de transporte salud educación, y un representante de cada ministerio trabajando en conjunto en una mesa

Y que sean de alto nivel, y que tengan un nivel de decisión, por que lo típico es que

Ahora el Estado sería un ejecutor 100%, o sería una suerte de, una bolsa de dinero o de donde se podría de alguna manera postular para ejecutar proyectos dentro de las distintas áreas

Mira, uno en países sudamericanos que he conocido el tema de la bicicleta de las organizaciones que mueven la bicicleta, a veces te das cuenta que no hay organizaciones que mueven el tema de la bicicleta, no hay organizaciones muy interesadas en el tema, la bicicleta no es nada no existe, es como decir algo, y no por ser peyorativo, los patines o sea, si yo te digiera que para fomentar el uso del patín, como medio de transporte nos agarramos de las organizaciones que mueven este tema o del Estado, deben haber organizaciones, pero deben ser muy chicas o no las hay definitivamente, entonces tendría que ser el Estado que moviera el tema. En Chile no creo que es eso, en Chile si hay organizaciones de ciclistas, si hay gente capaz que esta trabajando hace mucho tiempo con el tema, lógicamente son organizaciones que no van a llegar a tener un alcance nacional, estamos hablando no solo de Santiago sino en Chile, pero yo creo que el Estado podría apoyarse muy fuertemente de las organizaciones que ya existen, por lo que creo que si deberían haber mecanismos de participación muy fuertes y quizás postulaciones a proyectos subvenciones en donde las organizaciones mismas puedan postular. Eso no significa que el estado no pueda hacer las cosas por sus propios medios y canales. Pero yo creo que aquí si hay materia prima para eso, o sea yo creo que si debería haber un fuerte componente de subvención estatal a proyectos de organizaciones ya constituidas

Y sabes de algún tipo o cual sería la política actual del gobierno y alguno de los planes o programas que este ejecutando el Estado en este momento

Claro mira, las grandes políticas de fomento del uso de la bicicleta, lo visible, es la construcción de ciclovías, pero la ciclovía dentro de los mismos ciclistas no es algo que sea un consenso que sea una solución. Estaba leyendo que en Alemania hay una fuerte oposición a la ciclovía, tiene muchas ciclovías en las ciudades, pero en definitiva no es la solución, la ciclovía en definitiva te separa al ciclista del resto del tráfico, no es muy fácil construir ciclovías en todas las calles, más que fácil va ser imposible, yo siempre digo hay una ciclovía en Antonio Varas, pero la calle que viene más arriba, y la otra más arriba, y de ahí a encontrar otra ciclovía puede pasar cuarenta cuadras, los ciclistas somos como cualquier otro ser humano que necesitamos llegar a cualquier otra calle y no cada treinta cuadras poder acceder a algún lado, entonces la ciclovía no es un solución aunque eso parece que eso es lo que el estado es lo que más fuertemente le está dando por que pareciere una solución, además es una solución a nivel de Estado, encontrar soluciones estructurales, siempre hay una infraestructura que crear, hay que ponerle o tecnología o cemento a cualquier cosa para solucionarlo. Nunca o rara vez, lo que hace el Estado lo que hace es tratar de cambiar actitudes conciencia tratar de

FIN LADO UNO CASSETTE UNO

Lo ideal, como te digo sería, y eso cuesta más, es administrar mejor lo que se tiene, es administrar mejor, administrar mejor la calle, que en la calle puedan andar las bicicletas y los autos, los ciclistas y los automovilistas

Las ciclovías no son la solución

No es una solución, por que. Es caro, de largísimo plazo, tan a largo plazo que nunca se van a cumplir, o sea nunca vas a tener ciclovías en todas las calles. Normalmente estás sacrificando, no solo calle, casi nunca sacrificas calles, sacrificas parque o vereda, lo cual tampoco, o sea es un despropósito, por último sacrificar calle. Entonces la ciclovía que sería la gran política a nivel estatal para fomentar el uso de la bicicleta, va ser siempre, lentísima, es muy lenta, muy cara, y por lo tanto vamos a ver resultados probablemente nunca, nunca. O sea que países usan ciclovías y tienen un alto porcentaje de viajes en bicicletas son países, más bien ciudades pequeñas, ciudades pequeñas o relativamente pequeñas, Ámsterdam o Copenhagen, entonces ahí tu puedes construir una red de ciclovías, que se yo, cubrir la ciudad, son países con muchos más recursos, y ciudades más chicas. Nuestros países son, tiene muchos menos recursos materiales económicos, y son ciudades más grandes, por lo tanto, a base de ciclovías tu quieres que se fomente realmente el uso de la bicicleta, estamos perdidos.

A mi Amarilis que dentro de los proyecto, proposiciones que tienen como bicicultura, es poder como ciudadanos hacer peticiones para crear, me explicaba que ellos pretendían implementar, lo que querían es que en todo Chile se ponga

Bicibandas

Bicibandas, exactamente, que es una línea, una franja que tiene no tiene mayor costos según lo que ellos explicaban, y que de cierta manera se implementaba esto con una línea de detención del ciclista estaba más delante de los autos, para de cierta manera evitar el típico problema que uno tiene al seguir derecho y el automovilista vira hacia la derecha o hacia la izquierda, y uno termina atropellado. Como vez tú esa posición

Espectacular, ahí tiene

Pero eso no es una ciclovía

No, una bici franja, como dicen, no una ciclovía. Pero a mi no me interesan para nada las ciclovías, por que el ciclista, tu que eres ciclista probablemente vas por Pucuro y uno dice, me meto o no meto a la ciclovía si está llena de curvas en cada cruce, un leseo. La ciclovía, para no dejar absolutamente el tema de las ciclovías, la ciclovía es un buen inicio mientras siga esta selva que es el tema de la velocidad. Es un buen inicio para gente que quiere iniciarse en el tema, la gente que quiere iniciarse, o usa la ciclovía o no usa bicicleta, así de simple, no se va tirar por el tráfico. Pero para uno no. Lo de la bici franja es, yo creo, es la solución, es una gran solución. Yo creo que el tema de disminuir la velocidad y generar una franja, ni siquiera es una franja, es una franja pero delimitar con una línea pintada, yo creo que esa pintura ya es cara para hacerlo en todo Santiago, imagínate que no dijéramos una franja de pintura, sino crear ciclovías por todas las calles, sería imposible. Bueno, esa franja me parece una espectacular solución para decir, el ciclista puede ir por todas las calles, cosa inclusive que algunos automovilistas le gritan a uno que se suba a la vereda, pueden ir por todas las calles y tiene una zona para ambular, y eso generaría más conciencia, haría que cierta gente que quiere andar en bicicleta, y que quizás está esperando el día del juicio final para que hallan ciclovías en todo Santiago, no va a llegar nunca, quizás si se atrevería en esa zona, y serían zonas que quizás se respetarían, yo espero que se respeten, y que se empezarán a llenar de ciclistas. A mi me parece que es una, es una muy buena idea, es una muy buena idea y lo único viable. Como te digo la ciclovía en sí

Viable en que términos

Viable en el sentido, que es algo que sí se puede implementar en todas las calles, algo que se merece un ciclista, un peatón y un automovilista, que sea en todas las calles. No las ciclovías, esto sí, eso se puede implementar. Eso si es viable si es lógico, si es razonable, por que uno puede decir, bueno es un sistema que funciona en toda la ciudad, y no solo en una calle en cada treinta cuadras, como son las ciclovías.

Ahora, como se soluciona el problema de cuando uno va en la calle y hay bajada de pasajeros en la locomoción colectiva. Como se soluciona ese problema. Ahí la franja debería ir por la izquierda

Claro, puede ir por la izquierda. Ahora yo creo que hay muchos tipos de problemas, hay calles donde se estacionan en los dos lados, y te quedas justo. En algunas calles del barrio Bellavista se da, donde cabe justo un auto para ir en un sentido. Bueno se eliminan los estacionamientos y se acabo no más. O sea esta es una cuestión política además, es una cuestión de voluntad, decir bueno, vamos a dar una fuerte señal de apoyo a la bicicleta, y por lo tanto van ir más, 2000 ciclistas por esta calle en el día, a los 80 autos que puedan estar estacionados. Yo creo que ese que tu nombras y muchos más, o sea deben haber muchas dificultades con el tema. Imagínate calles que tienen dos pistas hoy en día y que están a full, y si tú haces una bici franja definitivamente dejas una pista ancha, pero una sola pista. O sea paso de ser de dos pista la calle, me imagino nos e yo, Suecia, Holanda, tanta calle en Providencia en todo Santiago, y tu vez en la tarde están llenas, que pasaría si tuvieran bici franja. Ahora como dice Amarilis la bici franja no indica que no se pueda ocupar por un automóvil, simplemente es que no se puede, si hay un ciclista, el automovilista es el que se tiene que correr y el ciclista tiene la preferencia. Si tu vez que en una cuadra no hay nada, tú puedes en auto irte por esa franja. Pero en definitiva no es un problema de, por lo menos lo que es en cuanto el tráfico, por que en definitiva el automovilista ya ha medrado demasiado a Santiago, a tenido demasiado tiempo de chipe libre, y es el momento que tenga que pagar en dificultad, en demora en tacho, con lo que tenga que pagar, en definitiva han destruido la ciudad

Ahora las ciclovías no tienen ningún efecto positivo

Sí tienen eso que yo te decía, son quizás el, son como las bicicletas con rueditas, lo que hace,

Debería seguir haciéndose

Debería seguir haciéndose. No, yo realmente, realmente, si yo fuera el encargado, no gastaría más plata en ciclovía y generaría, no solo para bicicletas, sino para el peatón, para la calidad de vida en la ciudad en general, gastaría esa plata en, en campañas, en mucho control, del tema de la velocidad, en eso

Las campañas estarían propensas a que,

Al automovilista, primero una cuestión legal, bajar el límite máximo, segundo otra cuestión legal, pero a nivel de municipio, que, regar Santiago y todas las comunas de Chile de zonas de 30, 30km por hora, inclusive zonas donde puedan entrar residentes, que no sean calles para que tu trasladarte de un lugar a otro, entonces pasa un tipo rajado por que lógicamente no vive ahí, no va ahí, no conoce a nadie ahí. Yo diría, yo invertiría mi plata en eso, yo no construiría más infraestructura para la bicicleta, que no sea la bici franja, que es una infraestructura entre comillas, es una franja de pintura, algunos letreros que se yo. Pero donde yo creo que verdaderamente hay que poner el énfasis, es en bajar la velocidad de circulación, y eso legalmente con señalización, con supervisión y control, con lo que sea, pero esa sería la forma. Como te digo con ciclovías, por mucho que tú construyas, además cuestan una barbaridad, menos que las calles pero, una brutalidad, yo veo no vamos a llegar a ningún lado. De repente inauguran una ciclovía, de 3, 4, 5 cuadras, y dice bueno de aquí a la próxima que una esto con otra cosa, cuanto falta, no. O sea es un trabajo de nunca acabar. Probablemente se construyan al día más kilómetros de calle que de ciclovías dentro de un tamaño vial que ya es gigantesca, o sea no hay ninguna posibilidad de alcanzar. Tú, si quieres barrios o zonas, o una circulación generalmente, que todas las calles se conviertan en ciclovías

A ver, por lo que entiendo yo, o por las políticas del Estado, actualmente, van hacia crear ciclovías, dentro de una red de conjunta o conectada con el transantiago. Un sistema integrado de ciclovías que lleguen a puntos de, que opinas

Yo pienso que puede servir

Por que esa decisión ya está tomada

Pero es como el metro, el metro, no se si so cifras recientes, pero el metro que más se usa es el de Londres, el que tiene una, una parte de la torta, de los viaje diarios más largos de Londres, y tiene un 14% de los viajes. Y yo digo las ciclovías van a servir para un 1, 2% de los viajes. Sirve claro, o sea tú me dices claro ya, que me parece, bien, pero yo no estaría contento, no me sentiría satisfecho, ni creo que la calidad de vida en Santiago valla a cambiar, o que el transporte valla a tener una mejora sustancial, en la medida de que tengamos un 1 un 2% de gente que se desplaza por esas ciclovías. No, no, inclusive esa solución errada la han tenido que hacer ciudades con autoridades y administradores como Bogotá, con Peñaloza y ¿? Ex alcalde de Bogotá, que también crearon, particularmente Peñaloza, ciclovías y tiene bastante gente que se mueve ahí. Han llegado a un 4%, y ahí empieza a hacerse difícil que se muevan por que todavía puede moverte en auto, puedes estacionarte en auto, o sea la verdadera forma es combatir un poco más el automóvil que encontrarle vías alternativas a la bicicleta. Y lamentablemente las políticas de transporte, no solo en Chile sino en casi todas partes es decir. Bueno que hacemos, al mismo tiempo que damos una cantidad de espacio gigantesco a los automóviles, aumentamos las velocidades construimos autopistas, ensanchamos calles. Bueno démosle algo a la bicicleta, y así no funciona. O sea ninguna ciudad que ha tenido esa lógica, que es la lógica que se está implementando aquí, ha tenido realmente un impacto en la bicicleta, o sea si tú vez en ciudades alemanas o holandesas, donde la bicicleta se usa mucho, es por que al mismo tiempo le quitaron muchísimo espacio al automóvil, espacio capacidad de estacionamiento, velocidad de desplazamiento. Tenía que ir con eso. Aquí se quieren hacer las dos cosas al mismo tiempo, lo cual no va llevar muy lejos

Y en respecto del problema que hablamos anterior, de tener como estacionar, de tener un lugar seguro. Como se, que posibles soluciones hay respecto de eso

Yo creo que eso, nuevamente mirando los ejemplos europeos, es una cuestión de que, viene justamente después de lo otro. Una cuestión de masa, de cantidad de gente que se mueve en bicicleta. Lógicamente si los ciclistas somos una minoría extrema, muy pequeña, es difícil pensar en soluciones. Por que pensar en estacionamientos, bien administrados, en lugares estratégicos y no solo que sean lugares estratégicos, sino que sean muchos. Que es lo mismo que va para las ciclovías, las ciclovías si son pocas, no puedes viajar tu por muchos lugares y al final no te mueves en bicicleta. Y si los estacionamientos son muy buenos y estratégicos, pero en algunos lugares. Bueno uno dice, a esos lugares yo voy cinco o cuatro por ciento de las veces, que pasa el 95% de las veces que tengo que estacionar en una fuente de soda ahí en el centro. Yo diría que la solución de los estacionamientos viene después de lo otro, y esas soluciones son muchas, estacionamiento subterráneo, pero estacionamientos de cierta magnitud que estén cada cuatro cinco cuadras, y que tu puedas dejar ahí tu bicicleta, igual que los estacionamientos que están en el centro. La gente que esta en el centro, no tiene por que tener el estacionamiento al frente de donde trabaja, lo deja en un parque de estacionamiento, a cuatro cuadras y listo. Si eso mismo y en la misma magnitud, donde puedas estacionar 600 800 bicicletas, existiera en el centro, mucha gente quizás iría, pero ahí esta la solución, podrían haber estacionamiento de 800 bicicletas, y cobrar 100 pesos por bicicleta o 200 pesos, no se, pero nadie va a crear esos estacionamientos si se estaciona 7 8 personas al día

Esto debería ser pagado

Yo creo que, si yo fuera autoridad estatal, subvencionaría como se subvencionan otras cosas, subvencionaría estacionamiento gratuito, de lo poco que había que hacer con la bicicleta, la infraestructura ya está, están las calles, lo que pasa es que están copadas de autos, pero caben las bicicletas, no hay que hacer una ciclovía, no hay que gastar ahí, hay que gastar en ciclobandas, que se yo, o en angostar inclusive calles, o sea si tienes dos pistas dejarlo en uno. Pero en definitiva, con respecto de los estacionamientos, podrían ser pagados, ojala no lo fueran, yo creo que el Estado no gastaría mucho si los estacionamientos fueran gratuitos, por lo menos mucho menos que los gastos que está teniendo en salud producto de los problemas del obesidad y sedentarismo, y problemas coronarios que estamos teniendo en Chile, que quizás disminuirían seguramente, sin duda, disminuirían si mucha gente se moviera en bicicleta y tuviera una vida más sana. Por lo tanto creo que perfectamente el Estado podría subvencionarlo y haciendo el cálculo de lo que pierde y de lo que gana, o lo que invierte en esto y lo que deja de invertir o de gastar en otro ítem, saldría ganando. Yo creo que tendría que ser gratuitos, podrían ser gratuitos de todas maneras

Como se podría zanjar el problema de la seguridad

La seguridad de los estacionamientos, los estacionamientos debería ser igual que los estacionamientos de autos en el centro, tiene un portero que abre la cuestión, que cobra al final, en este caso como te digo ojala no cobraran. Ahora eso quiere decir que en todas partes, yo no me imagino como no lo hay en santiago estacionamientos para autos protegidos y con un guardia en todo santiago, solo existe en el centro. Si yo voy a algún lugar, a Ñuñoa La Florida, bueno eso es más complicado, eso es complicado, por que nunca afuera de la panadería en la esquina va a ver alguien cuidando las bicicletas, por que nunca va a llegar 300 bicicletas, a una economía de escala, sino que va a llegar un cliente, van a llegar dos, pasa media hora y no pasa ninguno, por mucho que todos nos movamos en bicicleta o mucha gente se mueva en bicicleta. Es difícil de solucionar es tema, no, ya es un tema de las diferencias económicas que hacen que cierta gente necesite robarse bicicletas. Difícil, yo creo que podríamos empezar por lo que yo te digo, pero, claro en otros lados difícil. Ahora de todas maneras, si mucha más gente se moviliza en bicicleta, quizás hasta en un pequeño centro comercial ya va a crear apenas tener un estacionamiento para bicicletas, para 60 70 bicicletas, y tener un cuidador para bicicletas, claro como en un supermercado chico, también hasta el más chico tener su cuidador, que sea informal como te cuidan los autos te podrían cuidar las bicicletas, lo que pasa es que, claro cosas muy pequeñas, si tu tienes que hablar en una cabina telefónica no va ver un estacionamiento para 7 bicicletas en la cabina telefónica. No pueden haber estacionamientos, o sea no solo estacionamientos sino cuidado en todos lados, pero la gran mayoría de, en muchos locales, si podría ver y podría haber alguien que informalmente cuide las bicicletas.

Respecto del tema seguridad, cual serían los estándares mínimos de un uso seguro de las bicicletas, en las calle o en las ciclovías, o donde sea. Que es lo mínimo que se requiere

Si, que es un buen ciclista. De parte del ciclista o de las condiciones generales

Condiciones generales y por el lado también del ciclista

Del entorno, nuevamente lo que creo que es clave es el tema de la velocidad, o sea es un entorno de un manejo tranquilo, un manejo calmado. Ya eso es lo principal, estoy hablando de santiago, si tuviera otras circunstancias te diría otras

Señalización

No se si tanta señalización, yo creo que la señalización hoy día sirve de poco o nada, tu vez muchas calles donde los autos corren como locos, y tu vez letreros de velocidad urbana de 60 y nadie lo. No aquí lo lamentable es un problema de control muy grande, o sea hay un control de parte de carabineros del tema de velocidad que prácticamente desapareció, y eso lo reconocen ellos mismos. Está todo el tema de seguridad ciudadana, y está todo el departamento de tránsito, yo me acuerdo que hace diez años tu veías normalmente carabineros en Vicuña Mackena carabineros con pistolas midiendo velocidad, y eso prácticamente está en extinción, prácticamente no existe. Primero eso, el tema de la velocidad, segundo el tema de pavimento, pero más que pavimento yo te diría alcantarillas, muchas alcantarillas hechas con un ancho que, hasta el neumático más grueso se te cae y te puedes dar vuelta de campana. Hay muchos sectores pobres con poca iluminación, llegar en bicicleta en la noche, bueno caminando también, es peligroso, quizás caminando no tienen mucho que robarte, pero en bicicleta te roban la bicicleta, entonces tu pasas a ser una presa digamos, por el hecho, aún por lo barata que sea, yo creo que muchos lugares de santiago el tema de iluminación es un obstáculo grande del entorno para el uso de la bicicleta. Para el uso seguro, seguro por que hay un tema de inseguridad de que te asalten. En cuanto el ciclista en si, yo diría, primero no hay una reglamentación clara o unas normas claras respecto del comportamiento del ciclista, o de otra forma, los hay pero en definitiva si tu las respetas morirías en el intento, si tu vas por el medio del carril te pifiarían hasta que te atropellarían. La norma con respecto de cómo te tienes que mover en bicicleta no se condice ni tiene relación con como te tienes que moverte en bicicleta para poder sobrevivir

Como es esa forma

Esa forma es, primero jamás ocupando realmente tu carril completo, o sea yéndote por el medio de la pista, en una calle de 2 o 3 pistas tu no te puedes ir por el medio, te vas por el medio y te van a pifiar eternamente hasta que te atropellen, no por que te quieran atropellar si no por que de repente un auto adelanta a otro y te pega por que tú vas por el medio. Si tú te vas por la orilla no hay problemas. Entonces uno tiene que irse por la orilla y de repente uno no tendría por que hacerlo, no tendría por que irte por a orilla. Por lo tanto hay que buscar una solución, la verdad es que uno siguiendo la normativa no sobrevive. Segundo, lógico, la seguridad, las condiciones mínimas de seguridad es un tema de iluminación, claramente un tema de iluminación de los ciclistas. Hay demasiado ciclista oscuro sin luces sin aparatos sin nada, mucho ciclista nuevo tomando una decisión que no corresponde, como dice, ir contra el tránsito, pero la verdad no se si es mucha gente haciendo cosas como esas, que eran un mito de que uno tenía que ir en contra del tránsito para ver los auto que venían en frente

Como en el campo

No se, pero yo sin ser del campo, yo antes andaba y pensaba que andar en bicicleta era eso, que lo más seguro era nadar en contra del tránsito para tener algún control de los demás vehículos que hay en el entorno y vienen hacia uno, lo cual es una estupidez lo pueden atropellar a uno fácilmente de una boca de calle el auto que sale no mira hacia donde viene uno. Precaución, o sea típico tema de no pasar al lado de vehículos estacionados cerca, y llega alguien que te abre la puerta, y eso uno lo aprende rápido, pero lo que no aprende rápido, y que siempre está confiando de que no va ocurrir de que un copiloto se va a bajar, eso uno, eso sería una condición segura, no me ha pasado nunca pero se de gente que le ha pasado el tema. Pero diría que el tema de la iluminación es lo más grave, o sea uno ve ciclista que ni uno lo ve

Y como se mejora eso

Yo creo que si debería haber una entrega gratuita de reflectantes, las luces no creo que sea una solución por que desde que te las pueden robar a la gente que normalmente no tiene luces, si se las pueden robar, paran en cualquier lado dejan la bicicleta en un momento, hasta que no pueden ni tener plata para las pilas de las luces etc., claro creo que si reflectantes debería haber un obsequio masivo de reflectantes a ciclistas, ahora como hacerlo no se, pero creo que sería la forma de iluminar al ciclista, no veo otra que no sea con algo que no le va a durar, no le va a durar al tipo que la tenga. Las luces van a desaparecer, no van a tener como comprarles las pilas, eso es la verdad, muchos, hoy día hay ciclistas que no andan con luces por que no tienen plata. Ahora si hay mucha gente que tiene recursos, o estudiantes universitarios, para comprar un par de pilas no le va a costar que si andar sin luces, parece que es una chonesa

Andar sin luces

Generalmente el tipo que anda sin luces, no es un tipo tranquilo relajado, si no que anda saltando corriendo, saltando de aquí para allá, un tipo que anda más luciéndose con la bicicleta, esos no tienen mucha precaución con el tema de las luces, pero eso es de lo poco que uno no podría achacarles a los automovilistas que es culpa de los accidentes entre automovilistas y ciclistas, es que esa parte es 100% culpa del ciclista andar sin luces, es lo mínimo, lo mínimo por que realmente no son visibles además por que es un vehículo que es tan pequeño que requiere de más luces que incluso un auto

Y en cuanto el uso de casco guantes

Bueno el caso es igual que la ciclovía, una cuestión que está absolutamente cuestionada, de que en definitiva no esta tan claro que sea una medida de seguridad. Haber si yo me caigo con casco de cabeza al suelo o me pego en la cabeza con un árbol por esquivar un auto, no me cabe duda que el casco va a ser mucho mejor tenerlo que no tenerlo. No me va ser peor. Lo que pasa es que el uso del casco obligatorio desincentiva mucho el uso de la bicicleta, y ahí esta el gran problema, o sea medido en horas de vida que se ganan se pierden demasiadas horas de vida por el hecho de que se exija el casco, o sea mucha gente deja de andar en bicicleta, gente que en definitiva va ganando horas por el hacer ejercicio, se pierde muchas horas así de las horas de vida que se pierde por gente que se muere por golpearse en la cabeza sin el casco. Es demasiado el rechazo que existe por el casco, particularmente por las mujeres y entre la gente que no tiene los recursos para comprárselo. Entonces el casco obligatorio es complicado

Entonces debería ser recomendado entonces en vez de obligatorio

Claro, en ese caso tienes el mejor de los mundos, lo usa el que quiere y con eso tiene un mayor grado de seguridad y el que no quiere no lo usa y sigue andando en bicicleta

Es como un auto con airbag

Claro el que quiere lo usa y que no, no lo usa, pero si tu lo exigieras mucha gente

Quedaría al alcance económico de las personas

Claro mucha gente tendría que dejar de usar su auto, o tendría que esperar a tener más plata para tener un auto con airbag. Si, creo que el casco es útil, pero como te decía se ven muchas fotos de ciclistas en ciudades europeas y no andan con casco

Algún otro atuendo

Haber, el guante si, se supone que uno no lo tiene tan presente hasta que le pase, a mi no me ha pasado, pero conozco caso de muchos ciclistas, ha muchos ciclistas dicen el guante me salvo de hacerme pedazo las manos, en algún accidente, o chaleco reflectante, guantes, que más, no entre guantes y chaleco reflectante no me imagino otra medida de seguridad. Hay también algunos, muchos que usa protector bucal. Pero estoy de acuerdo en se caso en el tema de los guantes en el tema de los chalecos reflectantes y yo aplicaría la misma lógica que con el casco, de que todo eso será más seguro, pero si es obligatorio podría empezar a desincentivar el uso de la bicicleta, entonces no estaría tan de acuerdo que todo debería regularse pero no obligarse, no obligarse.

Eso como se propaga, como se hace conocido entre los usuarios y los potenciales usuarios, como se podría propagar

Hay tantas formas pero,

Una campaña de educación

Si, o sea bueno uno podría decir lo típico, el spot publicitario que digiera el tema de la bicicleta, se ha pensado mucho en citar de nuevo a Nissim Sharim y decir que la bicicleta es mejor. O sea no solo el tema

Hacer la contra publicidad

Claro, si es el sueño de los ciclistas hace mucho tiempo, agarrar a Nissim Sharim y que diga cómprate una bicicleta perico. Pero eso ya en promoción de la bicicleta en general, ahora en respecto de la seguridad, hasta no sabría si decirte si sería bueno o no. Si tú vas a hacer una campaña de seguridad para las bicicletas nuevamente se crearía la sensación de que andar en bicicleta es peligroso

Se empezarían a revivir los mitos

Claro, que es peligroso, ahora hay una campaña de seguridad para andar en bicicleta, entonces no me cabe la duda del que este ahí en el límite para andar le va dar la sensación de todo su entorno, de que andar en bicicleta es peligroso, por que están haciendo una campaña para que uno use guantes casco reflectantes, no se, no, nuevamente nos e si estaría de acuerdo con una campaña de ese tipo. La campaña tiene que ir hacia el automovilista, insisto, ahí esta la mayor medida de seguridad que podamos tener

Y que se le enseña al automovilista, que se le dice

No, al automovilista es un tema, desde la seguridad, haber, primero disminuir la velocidad del automovilista ayuda a el mismo, ayuda a otro automovilista, la primer apartida sería esa, bueno, propaganda como las que hay en otras partes, donde te muestran lo que es vivir un accidente automovilístico, o sea lo que eso implica, y sercenamiento y sangre y muertos y miembros a punto, no si es otra cosa, el que halla vivido un accidente automovilístico no lo olvida, pero mucha gente no va a cambiar hasta que lo vea. Por último una campaña fuerte, dura, dura, con medios masivos con respecto del tema

Del exceso de velocidad

Con las consecuencias inclusive de las

FIN LADO DOS CASSETTE UNO

CASSETTE DOS LADO UNO

O sea las consecuencias que tú tienes el día de mañana a atropellar una persona, que pasaría, o que pasa, esta comprobadamente visto, atropellando a una persona a 60km por hora como a 45, esa es la campaña que yo haría, hacia el automovilista primero, para el mismo, para un choque que yo tengo, quiero terminar destrozado o mi señora que esta al lado o mi familia, y segundo es decir, bueno ya no por mí, pero por último el día de mañana y se me atraviesa un niño corriendo detrás de un pelota o un peatón lo que sea, si voy a 45km por hora hay un 50% de probabilidad de que esa persona viva, si fuese a 60 prácticamente no hay ninguna posibilidad de que sobreviva. Yo creo que no hay una conciencia, y eso es fundamental, no hay una conciencia de los efectos que produce, los efectos que puede producir la velocidad, el drama que puede generar. Aparte de todo lo demás pero creo que con lo demás va a ser muy difícil que el tema de, el ruido que genera, por ejemplo. Pero no creo, a ser que seas una persona muy sensible les llegue ese mensaje, pero si el tema de la muerte, los accidentes la tragedia.

Existe, o cual sería la bicicleta adecuada para el tránsito del gran santiago

Para eso yo no soy para nada un experto, yo tengo una mountain bike que, lo único que tengo caro es que no es la bicicleta adecuada para santiago. Hay unas bicicletas urbanas, que se yo, aunque te diría yo que una bicicleta con una rueda más lisa y más delgada, no pistera digamos, pero más delgada se recomienda para santiago, a mi no me gusta mucho por el tema de las rejillas y los hoyos, mientras más delgada la bicicleta más fácil es que tu sufras un accidente por el estado del pavimento o de las rejillas del agua lluvia

Que se te pinché

No se, la verdad que no se, no se si más lisa te pincha más pero realmente no tengo idea. La bicicleta ideal para santiago yo no tengo una opinión, conozco gente que usa, aquí un cabro que trabaja con nosotros tenía una bicicleta liviana rica para la ciudad y todo, pero pucha, en cuatro cinco meses se callo por que tenía unos neumáticos, para trasladarse rápido y fácil, sin mayor esfuerzo físico, excelente, pero para caerse también excelente, entonces no, no te sabría yo, yo no tengo una opinión respecto de cual es la mejor, son mejor para unas cosas pero para otras no, claro una mountain bike

Pero para moverse dentro de santiago, no para efectos deportistas

No, no es que es eso, en santiago una mountain bike me parece espectacular para sortear hoyos e imperfecciones del pavimento rejillas, ese ancho de neumático, pero no me parece una muy buena alternativa por el hecho de que es una bicicleta más pesada, más complicada. Es más pesada no solo para trasladarla sino que el día de mañana para subir una escalera para dejar la bicicleta, para bajarla a una bodega, lo que sea es complicado. Las otras bicicletas, más fina más delgaditas, son excelente para eso, pero tienes e l problema de que es mucho más fácil de que algún problema en el pavimento te provoque un accidente

Me gustaría cambiar de tema, y preguntarte por la sociedad civil organizada, como tema central. Como entrada que me esbozaras con cuales son los principales tipos de organizaciones con quien ustedes se relacionan, y bueno, en general que existen hoy en día como actores relevantes, que trabajan en santiago

O sea, tipos de organizaciones por las temáticas que tocan

Pero relacionado a la bicicleta obviamente

Si, bueno desde organizaciones como bicicultura, que promociona el uso de la bicicleta en forma amplia, hasta organizaciones como las Macletas, que fomenta el uso de la bicicleta pero que para la temática más específica de la mujer. Y otras que, ahí entre medio están todas las demás de bicicleta, por que distintos tipos, arriba la chancha que es como una organización que trata de difundir la parte culta del uso de la bicicleta, de cómo se usa, como se repara, de la historia de la bicicleta etc., hasta organizaciones que no tienen relación directa con la bicicleta, pero que si tiene una cuestión respecto de generar una ciudad más humana, adaptada al ser humano y por lo tanto van a tomar la bicicleta. Como defendamos la ciudad o ciudad viva, que son organizaciones

Más ligadas al ecologismo

Al ecologismo en los casos que te digo también pero no tanto, es más bien como te digo a generar una ciudad que sea apta para la bicicleta para los medios de transporte a tracción humana, pero que se dedican a otras cosas también, no son organizaciones de ciclistas, o defendamos la ciudad también tiene ese perfil, defendamos la ciudad te va a defender a que no te construyan una autopista o ensanchen una calle o te quiten áreas verdes, o que se yo con cualquier medida que tenga que ver con fomentara el uso del automóvil, son todas medidas que tiene que ver con el temas de la bicicleta, entonces también nos relacionamos con ellos. Ecologistas también, yo me considero un ecologista pero van como por otro lado las organizaciones ecologistas, no están tan, algunas si, esta acción ecológica, de Mario Rendón, que el tiene un fuerte perfil de combatir el automóvil, y el es ciclista, no lucha por la bicicleta pero si lucha contra el automóvil, por lo tanto en ese sentido. Hay otras organizaciones ecológicas que luchan por el tema, muy válido, absolutamente válido pero que no tiene que ver con la bicicleta, entonces en ese sentido no os relacionamos tanto con ellos. Si con acción ecológica hemos tenido no mucha relación, pero si tiene que ver, y con organizaciones urbanas, ese es el tema. Y organizaciones ciclistas lógicamente. Aunque no son las mejores de las relaciones con todas las organizaciones

A que te refieres

No, es que las organizaciones ciclistas, no en su totalidad, pero muchas de ellas son muy celosas digamos, con, las más antiguas, con el tema de la bicicleta, los furiosos y arriba de la chancha

Desde que año nacen, cual es la data

No se, los furiosos son muy antiguos pero te voy a decir cualquier cifra, hace 25 años, una cosa así, son muy antiguos, pero han cambiado muchísimo, los fundadores ya, los que lo fundaron no hay ninguno, o habrá uno, yo creo que ninguno. Entonces ha ido cambiando perfil de líderes, de cabeza de directores. Tampoco tiene director por que no tienen personalidad jurídica alguna, pero son organizaciones, como te digo, tiene como un feudo sobre el tema de bicicletas de pronto, o sea algunos. A ver yo te diría que el gran problema es súper simple. Ellos han trabajado siempre desde una perspectiva de moverse con lo que tiene, sin concursar ni pedir subvenciones ni relacionarse con organismos del gobierno, o sea trabajar por la bicicleta con lo poco o nada que tengo, ese es el tema.

Los furiosos

Los furiosos y los arriba la chancha.

Casi como un trabajo de ermitaño

Claro, pero no ellos quizás, especialmente los furiosos abren mucho las puertas, pero alguien que trabaje en ese sentido, o sea, no es una cuestión de elaborar planes ni proyectos ni programas, es como, muy a pulso, muy a pulso el trabajo, muy, la sensación es que, los invitan acá, vana un lugar, pero uno no lo ve como un programa a largo plazo, o que tenga aspiraciones, tienen aspiraciones, pero no están apoyadas con un trabajo que este planificado, así lo ve uno. Entonces, ellos, son antiguos, y ven que el tema de la bicicleta es de ellos, y insisto que no es generalizado entre todos el grupos, sino que hay miembros que a veces son demasiado influyentes, que tiene esa visión. Y en segundo lugar, de inmediato entran en conflicto con cualquier otra organización, que por otros medios quiera fomentar el uso de la bicicleta. O sea, por medio de subvenciones o postular a un fondo, o aliarse con algún organismo del Estado, al tiro ellos, ese es un elemento de crítica para ellos, por que para ellos empieza a ser un tipo de negocio, lo que esta haciendo cualquier otra organización que diga, que halla hecho un análisis y diga, sin recurso sin aliarnos sin irnos por estos caminos la bicicleta va seguir siendo un a cosa totalmente secundaria, por lo tanto tenemos que postular a fondo, aparte tiene que ver con que el trabajo de ellos está muy relacionado con que el trabajo de ellos es muy puntual. Entonces ir a una feria ecológica que se va hacer en Quilicura, entonces vana a esa feria y no tienen que gastar mucho ni planificar mucho, entonces es una cosa que los tres voluntarios que tienen ir van y hacen eso

Y que hacen

Reparan bicicletas en esa feria, dan alguna información con respecto de la bicicleta, que es un medio de transporte. Entonces ellos no requieren tampoco de muchos recursos, requiriéndolos, igual les hace falta recursos y tiene problemas lógicamente, por que sus aspiraciones, o sus objetivos como organización no va más allá, o van más allá pero realmente pero no es que estén trabajando, y haciendo todo una planificación para eso. Es como, es por decirte, de alguna forma si una organización pequeña hiciera reciclaje en el barrio, y de repente viene una capacitación aquí y allá de reciclaje, pero esa organización, que es ecologista, critica a Greenpeace por que obtiene recursos, o por que tiene tener recursos de los socios o postulan a fondos internacionales, claro lo que hace Greenpeace no es una cortesía, ellos van y le hacen el boicot a los barcos balleneros japoneses, y tiene que comprar un sodiac y pasajes en avión y motor, o sea es otro nivel

Otra logística

Otra logística, hay otro nivel de aplicaciones, entonces, pero yo que tengo una organización que tiene, muy validamente, que quiere hacer cosa puntuales dentro, listo, pero por eso yo no voy a criticar a otro, por que, oye yo no cobro nada, yo no meto con nadie, no estoy haciendo negocio con la ecología, en cambio Greenpeace si lo están haciendo, por que ellos si recaudan fondos, ellos si los hacen, por que para el nivel de aspiraciones y de proyectos que ellos tienen, es imposible hacerlo sin recursos. Si ellos las aspiraciones que tienen es hacer un curso de reciclaje a nivel de vecindario, claro no tendrían que postular a nada, pero si quieren hacer algo al nivel que ellos hacen, o sea las publicaciones etc. tienen que tener recursos. Entonces al final la bicicleta no se ah movido mucho el tema por eso, por que se ha trabajado a un nivel muy básico, de aspiraciones siempre limitado por el tema de recursos

Y ellos, la coordinación existente, hoy en día, entre estas distintas organizaciones que trabajan el tema de la bicicleta, en que están

Están quebradas en dos grandes bloques, para ser sincero, están los furiosos y los arriba de la chancha, y todas las demás organizaciones que tenemos esas otras aspiraciones, aspiraciones de hacer otras cosas, por las cuales tenemos que postular a fondos, o no las podríamos hacer

El segundo bloque que tú me mencionas, cuales serían las principales

El centro de Bicicultura, Ciudad Viva, ciclocreoiva que somos nosotros, y otras organizaciones que inclusive, como ciclistas Universidad Central, Macletas, la Y, que en definitiva ni siquiera es que están postulando a fondos, pero si se metieron en le tema de la bicicleta y eso ya molesto, por la otra razón que yo te he dado, el tema de que hay organizaciones antiguas que sienten que el tema de la bicicleta no debe salir del marco de ellos

Y estos dos bloques tienen diferencias en cuanto, a lo mejor el modus operandi es distinto, es decir como se lega a la meta, unos optan por un puritanismo casi ascético, haciendo esto a puro pulso, y otras, la otra visión que entiendo más bien, es como vamos haciendo estrategias buscando nexos creando redes

Claro, claro

Pero en cuanto las reivindicaciones y demandas son las mismas, o también hay una diferencia

Son las mismas, son las mismas, van para el mismo lado, todas tienen una posición muy similar respecto del casco, todas quieren fomentar el uso de la bicicleta, en general, son las mismas, el fomento del uso de la bicicleta, todos van a eso. El tema en que medida ayudan a eso, en que medida realmente cumplen ese objetivo, es la diferencia, pero el objetivo en si es el mismo. No, no hay ninguna que este por otro lado, o que, por decirte algo, una que diga no, nosotros somos el club de la ciclovía, y en santiago hay que hacer puras ciclovías, y otras organizaciones dicen no, la ciclovía no es la solución, no, yo creo que en cuanto postura la situación es muy similar, excepto de esa que te digo yo, de cómo lo logramos, como lograrlo una con recursos y la otra en general, teniendo ese tema de los recursos

En cuanto las acciones que se han hecho con el Estado, tanto a nivel central local o regional, alguna experiencia, que se halla dado en conjunto con la sociedad civil

Entre gobierno y organizaciones

A nivel estatal, central local

Local, haber, a nivel de estatal, no se, a nivel estatal que se halla hecho en conjunto y exitoso,

Que se halla hecho,

Bueno está el tema de bicivilizate, que no resulto

Por

Difícil, es un tema largo, pero yo te diría que bicivilizate no funciono, haber, un factor

Que proponía bicivilizate

Visibilizate proponía un programa de promoción de uso de la bicicleta en tres comunas de santiago, en providencia Ñuñoa y santiago, los fondos son en definitiva fondos del fondo medioambiental global, era con el fin de disminuir la cantidad de dióxido de carbono, de gases efecto invernadero producidos por los autos y así finalmente llegaba al uso de la bicicleta, y por eso e hacía en comunas pudientes, donde la tas de automóviles es alta, eso era, fomentar el uso de la bicicleta pero particularmente en esas comunas. Mediante el sistema que fuera, colegios, campañas de difusión o que hallan estacionamientos en las estaciones del metro. Esa era el objetivo de visibilizate, y se hizo principalmente entre el consorcio de ciudad viva y casa de la paz y arriba de la chancha, y el gobierno, el CONASET. Y te diría que yo participé tangencialmente en eso, muy poco, no tengo un análisis acabado del tema, tengo claro que nuevamente el problema fue a nivel de CONASET, con Cesar Garrido, hay un factor importante. Con el tiempo me he dado cuenta lo difícil que habrá sido para la gente de ciudad viva con esa contraparte gubernamental, este departamento de CONASET encargado del tema de la bicicleta

Por que más difícil

No por que Cesar Garrido, la persona encargada de este departamento es, la mismo tiempo un furioso ciclista, líder de los furiosos ciclistas, de hecho, de hecho no hay una elección no hay un presidente, y es una persona, digamos, no se si vale la pena, pero no. Es imposible trabajar con el, es un tipo que no te facilita nada sino, de alguna forma está asociado a el o es merito del el. Entonces es muy complicado trabajar con el, y el era la contraparte gubernamental de este proyecto, por lo tanto, como te digo yo, después de algún tiempo, al conocer más a Cesar Garrido en otras instancias, me doy cuenta de que era imposible que funcionara eso o cualquier cosa, con el. A mi, la verdad el me pareciera como tuviera un rol protagónico, en la medida de que el pierde cualquier rol, empieza a torpedearte cualquier iniciativa, sea con la bicicleta o no, pero en este caso, con el tema de la bicicleta. Por lo tanto, en resumen, cualquier proyecto que se, que durante los últimos, lo que están en este tema, no se, hace cinco seis años, cualquier proyecto que se quiera hacer entre la sociedad civil y el gobierno, Cesar Garrido está ahí, y eso es garantía de que no va a funcionar, así de simple. Por eso no ten puedo dar muchos ejemplos

Pero a nivel local

A nivel local, si, no conozco mucho, la única, si de todas maneras, andantes clubes, pero eso ya es mucha cosa, y no sabría decirte. Te puedo nombrar con conocimiento de causa la nuestra, Ciclorecreovia, en que el municipio, le municipio de la reina, permite que durante los domingos se cierren varios kilómetros de calles para que salgan, todo tipos de usuarios, que sea a pie que se yo, pero particularmente en bicicleta. Y esta Ñuñoa con el tema de las ciclovías, pero no se que grado tuvieron las organizaciones sociales

En providencia el alcalde le ha dado como un fuerte empuje al tema de la bicicleta, por lo menos de lo que se ha visto en la prensa, que se va inaugurar estas máquinas que uno va a poder arrendar una bicicleta. Hay alguna iniciativa, algún tipo de trabajo con la sociedad civil, o es una cosa que nace netamente desde la DIDECO, de la municipalidad misma

Mira, no me atrevería a asegurar nada, pero estoy prácticamente seguro que no

No hay ningún lazo

No, yo diría que no, no, no, casi me atrevería a asegurarte, no hay un trabajo de ese tipo. Ahora te digo, yo no los conozco, pero a nivel local deben haber muchas cosas, muchas cosas de ese tipo

Bueno par terminar, y no quitarte más tiempo, me gustaría que me hablaras de Geomas, o que es la experiencia de las Ciclorecreovías, como nace por que nace, para que nace. Y que me hables de ti, como llegaste al tema de la bicicleta

Yo, partamos por lo último, yo llegue a la bicicleta por un tema ambiental, más que nada, por rechazo al automóvil, no tanto por un amor a la bicicleta, yo nunca anduve en bicicleta, o muy poco, cuando, en mi juventud y cuando niño, a diferencia de muchos niños que siempre anduvieron en bicicleta, y me acercamiento a la bicicleta más que nada es eso, es un tema más bien ambiental, bajarme del y decir, bueno si no vas a andar en auto hay que ver todos los otros medios, pero yo no le hago el asco ni a caminar, ni soy un taliban de la bicicleta, si no, si camino camino, si me mueve en locomoción colectiva, me muevo en locomoción colectiva, no tengo ningún problema. Si yo de aquí tengo que partir a Lo Prado, me voy en metro, no se me ocurriría irme en bicicleta. Eso es todo con respecto a mi acercamiento a la bicicleta, que es espectacular y nació de eso

A que edad más o menos

No eso, fue hace, que se yo, seis siete años atrás,

Pero que te hizo hacer eso

No nada, llegar a un punto, fue como paulatino, de llegar a un punto, donde si tenía un auto, decir esta cuestión no, aparte de la sensación de pérdida de tiempo inútil, claro estando en el auto para lo que sea, o estacionar me parecía una cosa insufrible, y siempre me han interesado los temas ambientales, y fue paulatino, paulatino, hasta que un momento teniendo auto lo deje de usar, mucho tiempo, lo usaba para cosas muy puntuales, y en un momento dije lo vendo y lo convierto en plata y se acabo no más, y no tengo más auto, y de ahí a la bicicleta debe haber sido, sabes que no se, no creo que tuve un ejemplo de alguien que yo veía que iba en bicicleta, fue como natural, llegar al tema de la bicicleta. Con respecto a lo, o sea y perderle el miedo, y además me carga eso de que todos los mitos que tenemos los santiaguinos y chilenos en general, que me decían que la bicicleta era peligrosa, yo dije bueno, probemos, y resulta que no. Y con respecto a Geomas, bueno, o la Ciclorecreovia que nosotros desarrollamos

Geomas es solamente Ciclorecreovia o tiene otras áreas

No, Geomas tenía muchas áreas, pero no muchas, y, haber la historia no es muy larga pero empieza por que yo fui a, yo tenía la empresa Geomas, que no hacía nada en le fondo, la tenía formada con un amigo, pero no hacía ninguna cosa, por mucho tiempo estuvo conformada dos o tres años sin hacer nada. Y era una empresa ambiental y tenía que ver con la geografía, por que soy geógrafo y mi amigo también, entonces, pero en concreto no habíamos hecho nada, y nada que ver con la empresa, yo fui a Bogotá, y vi lo que pasaba en Bogotá de cerrar calles lo días domingos, y me pareció algo espectacular que para mi, yo soy muy crítico con la sociedad chilena, que s muy estresada muy triste, muy apagado, entonces yo dije esto es lo que necesita santiago por lo menos, la gente de Copiapó no es así pero por lo menos Santiago es muy estresado y necesita algo así, necesita algo que por lo menos los domingos, y yo soy muy critico con le tráfico, entonces bueno esto lo combina todo, saca el tráfico de la calle por lo menos por unas horas, y al mismo tiempo dando un espacio a la recreación y de encuentro a una sociedad que encuentro que está con un individualismo al tope. Y llegue acá y estuve mucho tiempo tratando de convencer autoridad, ministerio de salud, lo que podía contactar para decir apóyenme para hacer este proyecto, muy utópicamente quizás, y nunca me ayudaron, inclusive la CONASEP, con Cesar Garrido no pescaron para nada. Por lo tanto dije, bueno a los municipios, el Estado ya ¿?, los municipios no tienen plata y además decirles, mire yo quiero que me financie y que me cierren las calles era como sacarles la madre, una cosa muy rara por que me decían ni uno ni otro, no tengo plata y tampoco quiero que cierres mis calles para que los días domingos para que la gente salga a andar, por que los automóviles son muchos, va tener mucho conflicto. Y entonces dije, bueno el gobierno no tiene plata y no nos apoya, los municipios no tienen plata ni nos apoyan, entonces lo único que nos esta quedando son las empresas, y las empresa nos pongan plata para hacer este proyecto, y llegamos al municipio diciéndoles, ya, lo único que usted tiene que tener es la voluntad pero no ponga plata, por que la pata la consigo yo, y con esa fórmula la Reina nos hizo caso, y dijo ya, yo no pongo plata y me atrevo a cerrar un circuito, me atrevo a que ustedes cierren un circuito de calles todos los domingos. Y con esa fórmula, y para terminar la historia, nosotros dijimos, bueno, si vamos vender a las empresas esta publicidad en este circuito, nosotros tenemos que tener alguna figura, no puedo decir que Gonzalo Stierling venda, dijimos actuemos como empresa es la única forma de quizás vender publicidad si nosotros somos una empresa, organizamos esto y vendemos publicidad para ese evento. Y así se asoció el tema del Ciclorecreovia con Geomas, por una cuestión de necesidad, por que ningún otro camina había funcionado, y en eso estamos hace dos años 2 meses, haciendo esto en la reina,

todos los domingos sin excepción, y fue una cuestión más que nada, de decir bueno, esto se tiene que hacer en santiago y hasta el día de hoy lo hemos hecho, con gran parte, un 80% de nuestro costo. El tema de la publicidad no ha funcionado, o sea hemos tenido publicidad pero jamás para cubrir los costos del evento. Ni siquiera los costos, o sea por último los costos del evento, pero ni siquiera los costos del evento ni esta oficina ni nada. Entonces, todo ha tenido que hacerse en base a deuda, pero confiamos ciegamente en el proyecto, tanto así que al final se copio la alameda en buena, estamos a punto de hacerlo aquí en la costanera, estamos trabajando hace dos años con la municipalidad de Providencia, providencia estaba con sus dudas si que lo fuimos a ver con la intendencia, y de nuevo se metió Cesar Garrido, lo hizo mal el un domingo y murió el tema acá, pero tenemos grandes expectativas, de hecho hace una hora nos llamaron de Vitacura, que va ser la segunda comuna, municipio que nos llama, por que primero fue lo Prado

Vitadeportes los llamo

No, pero lo que paso hoy día es una cosa histórica, o sea, nosotros siempre hemos estado golpeando puertas en los municipios, y estamos muy cerca de hacerlo en lo Prado y eso va ser, para la promoción Della bicicleta una cuestión a otro nivel, o sea, pocas cosas

FIN LADO UNO CASSETTE DOS LADO DOS

Claro sin auto, estamos sacando el auto, es una cosa artificial, pero una situación que para el resto es lo mismo, os es, no hay tanta pendiente, pudo andar hasta, una buena distancia, no me canso, no traspairo, por lo menos todos esos mitos, durante la Ciclorecreovia se van destruyendo, queda el último, que ni siquiera es un mito, cuando decía yo sobre la velocidad de los vehículos, entonces esas dos cosas, combinadas, el cerrar los domingos y que la gente se de cuenta de transpirar, que no le roban la bicicleta, que no hay tanta pendiente no llueve tanto en santiago, todas esas cosas son mitos. Y al mismo tiempo, bajando la velocidad, la Ciclorecreovia los que te va a genera es miles de miles, docenas de miles, si dios quiere cientos de miles, de personas que se van a dar cuenta que la bicicleta es viable, por que todos esos mitos no existen y al mismo tiempo, por lo menos dejan la calles un poco más tranquila los días de semana

Es un proyecto educativo, o tiene esa intencionalidad

Tienen esa intencionalidad, pero no hemos podido aplicar por una horrible terrible y permanente falta de recursos. Solamente nos alcanza el 95% del tiempo, con excepciones muy contadas, habilitar la calle de forma segura, dejar el circuito seguro y habilitar, peor no nos alcanza para más, no nos alcanza para empezar hacer campañas educativas, de consentización, no solo nosotros sino que en general, o sea me encantaría que fuera Patagonia sin Represas, ayer les escribí para que fueran y me gustaría tener más tiempo para que fueran más organizaciones, y que se tomaran el espacio, y que fuera un espacio de educación, no necesariamente de nosotros, además me gustaría que nosotros hiciéramos campañas a esos ciclistas que van que el día de la semana manejan y que anden más tranquilos, alimentación sana, ejercicio etc. etc.. educación cívica, lago que falta en chile pero horriblemente, o sea está por el suelo, eso me gustaría que fuera la Ciclorecreovia, en este momento no lo es por que no tenemos el tiempo ni los recursos para hacerlo, simplemente estamos sobreviviendo, lo único que podemos hacer es cerrar las calles los domingos eso ya requiere un esfuerzo muy grande, y no hemos podido hacer el paso a lo otro, y las otras, gustaría que el circuito fuera un espacio cultural y educativo absoluto, y por último con otras organizaciones, esta absolutamente abierto el espacio

La idea es no quedarse ahí

Nunca ha sido la idea, nosotros llegamos ala Reina, por que fue la única que nos abrió las puertas, pero lo Prado debería estar funcionando en un mes y medio más, y las Condes en unos tres cuatro meses más, y Vitacura, y si nos llaman del Bosque vamos la Bosque, no que nos vamos sumamos el Bosque

En este momento me imagino, en la Reina llevan dos años, alguna voluntad política de la alcaldía como para decir nosotros nos ponemos con un poco de plata, o la idea es ser autónomos no depender de un poder político

No es la idea, pero por lo menos en la reina en parte, solo parcialmente, no cubre todos los gastos, si va tener que ser en parte ser así, ya es así, pero

Por que la Reina tiene corporación de deportes

Si, pero independientemente de eso este año dio un monto, que cubrió un 25% de lo que el evento cuesta. En lo Prado la voluntad es espectacular, de poner desde ya recursos, para partir, siendo que ellos son una comuna bastante pobre, pero la idea es como sea, si el municipio pone plata, si de forma internacional llega plata, o si chiledeportes pone plata o de auspicios sale plata, pero financiar esto como sea. De hecho ahora estamos mapeando para ver como podemos partir rápido en lo prado, como sea, poniendo la plata de nosotros, como sea, la idea es partir, es una tarea titánica, son 32 comunas y queremos cubrir las 32, ya esta el animo en las condes, ya esta el animo en lo prado, y ahora más que nada lo que falta es plata más que la cosa técnica o concentrizar o generar esa necesidad en el municipio que nos costo cinco años crear, y ahora lo que nos falta es recursos. Pero esta la idea están las ganas, como te digo Vitacura nos llamo hoy día, una sorpresa para nosotros, ya esta surgiendo las ganas sin que nosotros hagamos nada

Como que empezó la bola de nieve

Que era lo que tenía que ser, que nos llamaran, sabe que lo que ustedes hacen en Las Condes en lo Prado La Reina, me gustaría que lo hicieran en San Joaquín, así que hay que empezar o si no nos vamos a volver locos, y comuna por comuna es un trabajo muy desgastante, nosotros estuvimos en la reina más de una año, moviendo todo lo que

teníamos que mover antes de partir, los decretos, los permisos, carabineros, la Seremi de transporte, patentes municipales. Sumamente desgastante

Se toparon con mucha burocracia

El problema de los municipios es que están llenas de cosas, tienen muchas demandas de muchas cosas, desde la señora que quiere que le poden el árbol hasta las alcantarillas que se tapan el hoyo en la calle, entonces, claro, uno puede entender que uno no sea prioridad, y además, la verdad, es que no existe visión de lo que puede llegar hacer esto, que es una cuestión que no es menor, es una cuestión que en Bogotá saca alrededor de un millón de personas todos los domingos, y eso uno diría, bueno, de que mucho que halla que podar el árbol o destapar la alcantarilla, esto debería tener prioridad, es una cuestión prioritaria, no hay un programa que en Bogotá en Medellín en Guadalajara que te mueva más gente haciendo deporte conviviendo y recreándose, y eso es calidad de vida. O sea burocracia hay pero también la burocracia de debe a que no hay visión.

FIN ENTREVISTA .

Amarilis Horta: Bicicultura.

Lo que me interesaría saber si existió alguna vez alguna mesa

Nunca, ahora estamos en la primera conformación de esta mesa

Me gustaría empezar, primero darte las gracias y preguntarte, que haga un esbozo, análisis histórico del uso de la bicicleta en el gran Santiago, como ha sido su desarrollo en el tiempo, como lo vez tu.

Yo no puedo hacerte un análisis de eso, de partida los antecedentes no existen para que yo haga eso

No, pero de lo que tú has visto presencialmente del desarrollo del uso de la bicicleta

Como usuaria, como usuaria y digamos actividades de movimientos pro bicicleta, en los últimos 5 años, desde ese entonces estoy yo en esta, lo que puedo decirte es que ha habido un incremento notorio, palpable, de la cantidad de usuarios en las vías, por una parte se ve más gente en las veredas y en las ciclovías y también se ve un aumento en las calles. El aumento en las ciclovías es evidente, antes yo me acuerdo, nosotros íbamos a reuniones, volvíamos de a grupos de a dos, por las ciclovías, para poder ir conversando, comentando las reuniones de a dos, y ahora no podemos hacerlo, por que el flujo es tal que cada rato tienes que ir saliendo y ponerte en fila india, ya no puedes, ya ahí tu vez la cantidad de gente nueva andando en bicicleta.

Y esto se ha aumentado, el transantiago ha generado alguna dinámica, un ambiente distinto desde su implementación.

Eso si ya esta estudiado, ayer y hoy han salido artículos en los diarios sobre ese tema, en los últimos años ha habido un incremento de usuarios de un 15%, y que este incremento, si bien se mantiene la proporción, muy muy minoritaria de mujeres, sin embargo el incremento ha sido más fuerte entre las mujeres que entre los hombre, porcentualmente, entonces se supone un vinculo entre ciclovías y un aumento entre mujeres que asumen la bicicletas como un medio de transporte, fundamentalmente lo hacen por ciclovías o veredas.

Como se llama este estudio

Te lo puedo dar lo tengo en mi mail.

Cual crees tu que han sido los cambios más relevantes en torno el uso de la bicicleta

Cambios más relevantes, haber, uno,

Uso recreativo uso funcional

Uso funcional, definitivamente, están las dos cosas, por ejemplo, hay una experiencia en santiago que ya tiene dos años de duración, y que ha generado una compra de bicicletas impresionante, por que se da en una comuna pudiente como la Reina, que se da todos los domingos. Eso ha generado un incremento del uso de la bicicleta de manera recreativa, permanente y sostenida en el tiempo, hay una serie de iniciativas adicionales, nosotros estamos recibiendo información en una página Web, a la cual nos mandan información, mucha gente pidiéndonos que la subamos, y nosotros hacemos ese servicio, entonces sabemos que la cantidad de cicletadas o biciletadas, que le llaman a hora, ya sea de domingo de sábado o de fin de mes, son cada vez mayor, o sea casi todos los meses las universidades tienen un día del mes de biciletada, la universidad central hace biciletada cada primer sábado del mes, así, en eso vez también tu, que como recreación, como pasatiempo como ocio se usa más la bicicleta actualmente, esto va ligado a una mayor conciencia del público en general, y sobre todo de la gente más culta, con más acceso a la información, lo beneficios de la actividad física y de los tremendo problemas que genera el sedentarismo, y eso hace que la gente acuda y vea a la bicicleta como un medio de activación, pero creo que lo decisivo acá es, en cuanto al cambio, ha sido el uso de la bicicleta como actividad utilitaria de todas forma. Como tú señalabas el tema del transantiago, el tema del encarecimiento de cualquier sistema de transporte motorizado, y también el tema el de una mayor conciencia ecológica, especialmente en la juventud que prefiere directamente la bicicleta por razones medioambientales, entonces en ese sentido, son muchos los factores que confluyen para hacer que la bicicleta gane terreno cada vez más. Lo otro es que en la medida en que van aumentando los ciclistas, hay sectores de la ciudad, como la comuna de Ñuñoa, donde se ven muchos ciclistas, lo automovilistas se habitúan más a la presencia, cuentan más con la aparición de un ciclista en la calle, por lo tanto su conducción es más atenta a este fenómeno, y eso pasa inmediatamente a aumentar la seguridad de los ciclistas, y también la percepción de seguridad del ciclista la ver más ciclistas en la calles, entonces eso es un espiral positivo de reesfuerzo que en ciertas comunas se vallan poblando cada vez más de ciclistas.

Y hay algún de perfil o tipos de perfil usuarios que ustedes reconozcan

Si, nosotros reconocemos varios, hay una clasificación central que hacemos, que es el ciclista por opción y el ciclista por obligación. Que te entrega una diferencia en cuanto las personas que son ciclistas por obligación, son personas no tiene otra opción por que no tiene como pagar algún otro sistema de transporte, esas personas si bien cargan esto como una obligación, si tu hablas con ellos te vas a dar cuenta que en su gran mayoría llegan a disfrutar la bicicleta, se acostumbran sus cuerpos a ello, ya no les produce un gran esfuerzo, por lo tanto la consideran un medio de transporte muy eficiente, en general desarrollan un vínculo afectivo incluso con esta objeto, y por lo tanto hacen de ello su cómplice su compañero de viaje. Y por el otro lado aquellos ciclistas que teniendo otras alternativas prefieren la bicicleta, en general son personas que optan por la libertad la independencia la autonomía que le entrega la bicicleta, y generalmente en estas personas esta ligado a una mayor conciencia ambiental, ecológica y social.

Y en cuanto los beneficios

Disculpa, en cuantos estas clasificaciones, tu puedes entrar a un hilado más fino y puedes encontrar personas que tienen oficios donde se usa la bicicleta, los carteros, en fin

Repartidores

Etc., en seguida, ahora hay una nueva, un auge de papas que llevan a sus hijos chicos a jardines infantiles o lugares así en bicicleta, encuentras los que van, por razones de estudio en bicicleta, y también mucho, los músicos, que por oficio, que tiene instrumentos grandes y pesados que acarrear, les sirve mucho la bicicleta

Como cuales instrumentos

Como un guitarron como un bajo, como una guitarra eléctrica, las tumbadora

Pero tiene parrilla

Claro, aunque en Chile hay bien poco accesorio para eso, pero cada vez más vez tú, el que lo lleva de alguna manera solucionado arriba de la bicicleta

En torno de lo que son los beneficios de la salud, capacidad física, el mejoramiento de esta, cuales serían los principales

Yo creo que si tu eres un usuario habitual de bicicleta, o que, es muy distinto cuando una persona nunca ha andado en bicicleta no tienen costumbre de hacer actividad física y de repente se pone a andar en bici, esas personas van a sufrir, indudablemente durante un tiempo, los contratiempos que produce el acostumbrarse a la actividad física, pero cuando tu ya te acostumbras, tu organismo empieza a recibir los beneficios de el aumento de tu sistema inmunológico. Nosotros, entre nosotros nos damos cuenta que los ciclistas, habituales, uno soportamos mucho mejor las enfermedades, casi no nos enfermamos, somos personas mucho más activas en todo sentido, a las que entre otras cosas les cunde más el tiempo y pueden hacer más cosas en un día, pero además el desarrollo sistemático permanente habitual de una actividad física se active, tu capacidad de trabajo es mayor, tu sueño es más profundo y más reparador, sufres menos el estrés, estas más protegido contra las adversidades, nosotros comentamos entre nosotros por ejemplo que entramos a una farmacia más que ha cargar el celular, para comprar un recarga al celular, generalmente no usamos ningún tipo de medicamento, las mujeres de mi edad pasamos los problemas de menopausia que afectan tan seriamente a las mujeres, sin síntomas, después de eso representamos mucho menos edad de la que tenemos, todos, hombres y mujeres. Entonces lo que tú logras con esto, es que alargue tu vida buena, buenamente. Por que claro hoy en día los adelantos médicos hace que generalmente la gente no se muera, por último te ingresan a cada rato, te llevan y te traen y te vuelven a componer un poco y vuelves a tu casa, pero ese alargue de la vida, es una vida deteriorada, de mala calidad. En cambio nosotros disfrutamos mucho más de la vida, en forma sana

Existe algún perfil psicológico asociado al ciclista habitual

Si

Algún arquetipo mental

Si, yo creo si, por que en este momento, ser ciclista es ser un innovador, es ir en contra de la corriente

En Chile

En Chile, y en la mayoría de los países que estructurados y organizados en torno del automóvil. No es solamente un fenómeno nacional, a nivel mundial, digamos el siglo 20, el siglo 20 fue el siglo donde todos creímos y pensamos que la solución del transporte de las personas del transporte individual, era el automóvil, y aquellos que no poseíamos o no poseían automóvil, también aspiraban a el. Entonces tú no lograbas hacer una campaña que separaras a los usuarios de los no usuarios, propietarios y no propietarios de automóvil, por que los no propietarios también tenían ese modelo y esa misma aspiración, por lo tanto se sentían totalmente identificados con los que tenían auto. Hoy en día tu ya puedes empezar a hacer esa diferenciación, y hay mucha gente que esta por disminuir radicalmente, mediante medidas concretas la posibilidad de que las personas usen el automóvil indiscriminadamente, tu encuentras adeptos cada vez más a esa posición. Pero bueno volviendo al tema, cual era

La salud los arquetipos

Como se trata de innovadores, y en nuestra sociedad al menos la innovación es siempre heroica, por que el innovador es castigado, por que es considerado, o exhibicionista o infantil o ridículo o los apelativos que tu quieras ponerle, pero nunca es aceptado etc., entonces tu tienes que, el perfil común a estas personas, de alguna forma es una identidad súper arraigada, súper fuerte. Y gente constante, por que el andar en bicicleta hoy es una lucha permanente, es una lucha permanente contra las adversidades, por ejemplo, someterse a saber que en el tránsito tu no tienes ningún derecho, o más bien dicho, que todos tus derechos son negados, por todos, no solo por los automovilistas, por los automovilistas los conductores de la locomoción colectiva, los peatones, por todos, para el resto de los usuarios, en general, ojala volaras, en todas partes estorbabas, ese, esa situación, de negación de todo derecho, también desarrolla una actitud, confrontacional, que es súper de moderar, de asumir, sobre todo para aquellos que asumimos a la bicicleta como un instrumento de desarrollo de ciudades amables, y que lo que buscamos es la armonía entre las personas, entonces tú, partes la mañana imbuido de puras buenos propósitos y vas en la calle y te vas encontrando en la calle con dificultades a cada paso, y obviamente va generando en ti una actitud defensiva, entonces la tolerancia la estiras hasta un cierto punto y tu vuelves cada vez más intolerante en el transcurso de las horas, es muy difícil.

Me gustaría saber como trabajan ustedes respecto el tema de la bicicleta, como bicicultura

Yo diría que la novedad de este enfoque, lo innovador de este enfoque, es que considera el tema de la introducción masiva de la bicicleta como medio de transporte, lo ve como una herramienta, como una posibilidad de introducir un cambio, radical desde las bases del sistema, del orden imperante. Nosotros creemos que esta es una civilización construida en torno al petróleo a los productos químicos, a todo lo que es artificial, lo que es manipulado por el hombre y donde la tecnología es el centro, y una tecnología que no respeta para nada el medioambiente, una tecnología que ya esta por sobre nosotros, nosotros creemos que actualmente tenemos ciudades dominadas por el auto, cuando nosotros veíamos películas de ciencia ficción en donde las máquinas se volvían en contra los hombres, yo creo que eso lo estamos viviendo hace rato, solamente en una forma que no nos damos cuenta, por que hoy en día, cuando tu vez la cantidad que se invierte en construir vías cada vez más anchas y cada vez más rápidas, que permita que los autos pasen de un lado a otros lo más rápido posible, y eso niega cualquier uso de los peatones de las personas, en donde las vías, en el ensanche de las vías hace que tu relación con la persona que vive al frente se haga más distante más fría y más imposible, eso marca a una sociedad y marca una ciudad.

Ustedes como bicicultura que acciones han llevado a cabo que programa han ejecutado, cual es la praxis propiamente tal

El primero, la primera labor nuestra es crear conciencia de la necesidad de un enfoque transversal del asunto, es decir nosotros desde el primer festival de bicicultura que es nuestra, nuestro invento nuestro instrumento, nosotros hacemos un festival todos los años en noviembre que dura una semana, y que tiene actividades de todo tipo, súper perfiladas, para que llegue a grupos distintos, específicos segmentados, con mensajes con información, con la posibilidad de intercambio de información entre ellos, con la posibilidad de traer desde el extranjero las experiencias más exitosas, y hacemos actividades para las autoridades, de todo tipo, es decir mezclamos problemas de salud, con los de transporte, los problemas de cultura, de participación ciudadana de cohesión social de profundización de la democracia, todo eso hacemos un mix y damos como alternativas a todos esos problemas el uso masivo de la bicicleta como medio de transporte

Ya, pero sería más o menos los festivales de bicicultura, que otras acciones realizan durante el año

Durante el año trabajamos, si tu quieres, todo el año para el festival de bicicultura, en que sentido, en que el festival pone en vitrina, muestra el trabajo que se hace durante el año en distintas líneas. Las líneas que llevamos fundamentalmente son, la líneas de participación ciudadana, lograr asociatividad entre organizaciones ciclistas, por un lado, organizaciones promotoras de otras formas de habitar el espacio urbano, sea ecologistas ambientalistas, protectores de los animales de los bosques de lo que quieras, con los artistas y comunicadores, nosotros hacemos todos los años la Expo colectiva arte y bicicleta, y recibimos trabajos de artistas de mundo no solo de Chile, además de eso hacemos un festival audiovisual, en donde presentamos trabajos realizados en Chile y en el extranjero, de promoción de la bicicleta, de promoción de las ventajas del uso de la bicicleta, obras libres de todo tipo, que tengan como temática la bicicletas para un mundo mejor, que es el lema o slogan, consideramos que si se logra crear condiciones para que aumente considerablemente la cantidad de bicicletas en circulación, este solo hecho va a ir produciendo cambios en la acción misma, por lo tanto, esas serían dos líneas, la de los artistas y los comunicadores, hay una línea de trabajo de un desarrollo de una ley general de la república, de una ley marca, que crea institucionalidad, que usa recursos públicos, que genera políticas de inversión, en donde lo que queremos lograr es que la bicicleta sea considerad un vehiculo prioritario, un vehiculo de utilidad pública e interés nacional e internacional, y que por lo tanto amerite la creación y desarrollo de políticas públicas de fomento de incentivo de estímulo de importaciones, de liberar impuestos de todo lo necesario que se tenga que hacer para que la bicicleta sea masiva, realmente masiva y tenga, que el usuario tenga situación de seguridad comodidad confort en su desplazamiento en bicicleta. Esa es como la línea legal, estamos trabajando en una mesa de trabajo con parlamentarios, ahora viene la reforma de la constitución probable que permitiría la iniciativa ciudadana, que no tienes la necesidad da pasar por el ejecutivo ni los parlamentarios para poder presentarla, y que no importaría tanto eso, por que en este momento vemos, con nuestro trabajo con parlamentarios de que todos, de cualquier color político está por el fomentar el uso de la bicicleta, ese no es le problema, sin embargo, esta ley de iniciativa ciudadana permitiría, que una vez presentado, tenga que ser tramitado y rápido, me entiendes. Entonces eso, es una situación nueva, una situación que nos interesa muchísimo explorar. Entonces ya estamos trabajando en ese tema, y en noviembre presentaríamos, la idea es, nuestra meta es llevar ya un proyecto de ley para el festival y presentarlo y difundirlo en el festival, hacer que la gente lo conozca, que entregue su contribución sus aportes sus ideas etc., que lo mejoremos entre todos

Hay una colecta de firmas

Además, entonces, paralelamente a estamos llevando lo que se llama el pacto ciudadano por la bicicleta, que es un pacto en donde las personas, los individuos decimos, yo fulano de tal Rut tal, me comprometo a hacer de la bicicleta mi medio de transporte, si se cumplen estas cinco condiciones, y son cinco condiciones, que en todos nuestros estudios, y estudios de percepción de los ciclistas, son las básicas para que la gente pueda considerar a la bicicleta como una opción real de transporte en la ciudad, donde no es ser héroe, y no es ser loco ni un suicida andar en bicicleta, sino ser un ser responsable consigo mismo con su familia y con el medioambiente

Tienen una agenda estipulada, de aquí a fin de año, o de aquí a dos años tener metas

Si, tenemos metas así, a mediano y largo plazo, que más o menos te las estoy indicando, pero también tenemos una disposición de flexibilidad absoluta de ir viendo las coyunturas y posibilidad que se vayan presentando y tratar de ir encauzándolas en esa línea también. Otras de las líneas de trabajo nuestras, que estamos incorporando recién este año, es el programa rutas a clases, en varias ciudades del mundo se desarrollan actividad de este tipo, de hace muchos años, en general se trata de sociedades donde hay una cultura de tolerancia y armonía en el tránsito, mayor que acá, por lo tanto hemos hecho todo un estudio acá para poder adaptar esa situación y esperamos poder echar a andar dos experiencias pilotos, en dos municipios distintos y de distinto tipo, liderado por, ojala alcaldes de distinto color político, por que nosotros tratamos por todos los medios de que esto no se politice por algún partido, que sea un feudo de algún lado. Pero estamos en este trabajo, por que creemos que si logramos introducir estos programas en las escuelas en los colegios, para esos niños que asisten todos los días de forma motorizada a estudiar, si nosotros

hacemos esa intervención, vamos a lograr que los espacios limítrofes de un colegio al otro, cubran, finalmente, el espacio completo de la ciudad, y luego vamos a tener comunas y luego un ciudad ciclista

La idea es una educación las leyes del tránsito, como desplazarse seguramente

Es un programa bien complejo, pero muy fácil de implementar, por que existe la metodología para hacerlo, e donde se trata ver donde viven los niños, se crean recorridos en el horario, igual que un recorrido de bus pero van en bicicletas son caravanas, son grupales, son con gente a cargo que los conduce, los lleva y los trae en los horarios de entrada y salida

No es como enseñarle la individuo, esta es la forma de correcta de moverse en el tránsito en un vehiculo no motorizado

Eso está incorporado también, le lleva todo eso, por que ha esos niños tu debes enseñarles a moverse en tránsito

Y de que edad estamos hablando

Son niños de jardín infantil hasta secundaria

Ya, no había entendido el por que del chaparon, es distinto un niño de segundo medio o primero medio a uno de cuarto

Claro, esto se hace a todos los niveles, incluso en las universidades

Amarilis cuales según ustedes, las mayores dificultades en el gran santiago para el uso de la bicicleta hoy en día

La no existencia de un espacio de circulación, definido por ley, conocido por todos en absolutamente todas las calles de la ciudad, ese es el primer obstáculos. Por que hoy en día que es lo que tú tienes, tienes algunas calles que tienen un breve y cortas ciclovías que después te conducen a nada, mueren, que no están interconectadas, generalmente no están construidas para poder sostener un flujo ciclista serio, mínimo si quiera, en fin eso, eso es lo principal, entonces para nosotros la primera medida que pedimos, y que queremos implementar, y que confiamos en que se puede implementar, por que incluso hemos hecho experimentos, registro visual, con video, de columnas de ciclistas que de a uno avanzan en el tránsito, no producen ninguna congestión vehicular, ninguna alteración del tránsito, andan absolutamente seguros por que es imposible no ver un columna completa de ciclistas que se desplaza, por lo tanto nadie va a doblar

Fin lado uno Cassette uno

Esa es la primera, es la definición por ley para toda la ciudad de un espacio propio para la circulación de la bicicleta, todos sabemos

La ley de tránsito actual, lo que yo entiendo, haber, que la bicicleta es, según lo que dice la ley, la bicicleta es un vehiculo más, si uno anda en la calle, uno como ciclista debería respetar las leyes del tránsito y por ende uno tiene el derecho a usar el carril entero. Ahora ya, entiendo que la mayoría de las personas no tiene, no se las agallas, pero tiene un temor a ser atropellado, y por ende se manejan pegadito a la orilla, cosa que no hay que hacer, hay que siempre darse un espacio de al menos un metro un metro y medio hacia la derecha, obviamente si uno va en el carril izquierdo si uno más lento, cual es la diferencia, por que la ley establece que uno tiene derecho a la vía, yo como ciclista tengo derecho

Mira, para mi el abuso más grande con el ciclista es que la ley diga que el tiene derecho a ser un vehiculo más, cuando en realidad la bicicleta es un vehiculo distinto de los demás

No motorizado

No solo por eso, por que sus dimensiones no tiene nada que ver con la de las vías, entonces es imposible que con tu bicicleta, por grande que sea tu bicicleta y por gordo que seas, llenes una vía, entiendes, entonces a partir de ahí estas en problemas, por que si tu no llenas una pista, aunque tu no te vas pegado a la orilla, ya sea a la derecha o la izquierda vas a tener que todos los autos que vallan al lado tuyo van a tocar intempestivamente, van a tocar brutalmente, insistentemente la bocina. Va ser imposible que tú andes así, por que va a ser un bocinazo permanente, entonces eso no existe. Además que es absurdo, tu sientes, tu afán no es molestar, impedir que los otros vehículos no circulen, entonces como vas a ir ocupando toda las pista, cuando no la necesitas para circular. Entonces tú te haces a tu franja derecha, supongamos ese caso, el vehiculo que se te instala a tu lado, que esta haciendo, que pista esta ocupando, se supone que dos vehículos por pista no caben, cuando ese vehiculo, motorizado gira a su derecha y pasa por encima de tuyo, y se produce un accidente que es el más típico de los accidentes, que está pasando, el vehiculo, el automovilista va decir, yo estaba doblando en mi pista, y tiene razón, y el ciclista va decir, yo iba por mi pista y paso por encima mío, doblo por segunda vía, y también tiene razón. Entiendes, existe un vacío de ley, que en realidad es sacarse el pillo, para no tener que legislar, para no tener que pensar realmente el problema, dice la bicicleta es un vehiculo, más, y se acabo. Y con eso nos deja en la indefensión total, y completa

Legal

Legal y de todo tipo

Uno no se puede querellar si a uno lo atropellan en un viraje recién descrito

Mira yo iba por una ciclovía

Si, vi el artículo

O sea una ciclovía que va en la calle, con luz verde y te pasan por encima, igual que posibilidades tiene, o sea si eso se da a velocidad te matan, no importa quien tenía la culpa y todo lo demás, ya estas muerto, entonces realmente ese tema es un tema complejo. Nosotros entendemos el esfuerzo que se hace por construir ciclovías, pero creemos que ese esfuerzo está mal dirigido, por que los accidentes prácticamente no acontecen a mitad de cuadra empezada la calle. Entonces los accidentes acontecen, casi todos en las intersecciones, un accidente a mitad de cuadra puede ser que, un vehículo que está parado

Y se abre la puerta

Y se abre la puerta, hay un vehículo que se detiene no pegado a la cuneta y deja caer un pasajero y tu lo atropellas, ese tipo de accidente se dan a mitad de vía, pero en general los accidentes son en las intersecciones, ese es el punto que hay que resolver, y ese punto no lo resuelven cuando construyen ciclovías,

Entonces las ciclovías no

Espérame déjame terminar con esto, por que están construyendo ciclovías por toda la ciudad, y para allá va la cosa, y siguen sin considerar el cruce, la intersección, lo que hacen es que te desvían a la derecha y te hacen cruzar con los peatones, a un cruce que esta a ciertos metros de la esquina pensando en que así dan tiempo para que el automóvil te alcance a ver, las pinzas, sabes lo que sucede, el automóvil que dobla solo mira hacia adelante, por que esta acostumbrado a la velocidad del peatón, que dice, si ya no ha empezado a cruzar el peatón y no lo tengo delante mío, si lo tengo delante mío freno, si no hay nada paso, por que el peatón que me está viendo cruzar no va hacer uso de su derecho de cruce, prioritario, si no que va a pensar que yo soy más fuerte, más peligroso y el va a para. Eso es lo que pasa actualmente, el problema es que el ciclista es muy rápido, entonces el ciclista puede no haber comenzado el cruce, pero se siente en ciclovía con luz verde con derecho preferencial de paso, y se larga a cruzar, y cruza muy rápido, entonces aquel que miro para adelante no más y no vio nada y se tiro en auto, lo va atropellar

OK, si existe este vacío legal, y las ciclovías no son la, o más bien son la respuesta para un uso recreativo no para un uso funcional de desplazamiento diario y a una velocidad aceptable, para que el trayecto no se convierta en interminable. Cuales serían las respuestas viales infraestructurales a las cuales se debería apuntar.

Pista especial, o franja especial para la bicicleta

Como las de Pocuro pasado Tobalaba

Exactamente, solo que lo que nosotros pedimos es que la separación, entre la vías de los autos y la vía de las bicicleta, sea, no física, no esto tachones ni ladrillos ni ninguna cosa de esas, ni más arriba ni más abajo, ni nada, si no que al mismo nivel y separados por una franja muy ancha, de pintura blanca fosforescente, que demuestre claramente que ahí hay una separación, y en lo posible más, un asfaltado nuevo de otro color, de la franja ciclista. Eso tiene un costo mínimo, eso nos asegura poder de ir deforma ininterrumpida con los autos están en taco cuando los autos están esperando luz verde y llega la cola hasta no se donde, tu puedes avanzar fluido y no tienes problema. Hoy día no puedes hacer eso por que los autos te rebasan y luego te vuelven a encerrar, se vuelven a poner en la orilla, entonces aunque tu tuviese la posibilidad de pasar, no vas a poder pasar por que está lleno de autos. Ese es una

Y estas pistas donde deberían estar situadas

Esas pistas en general, por el lado derecho, salvo

Y en que tipo de calle

En todas, por que si no es en todas, en automovilista va estar con que yo no sabía que en esta vía venían ciclistas, entiendes. Entonces, no está incorporado en su cabeza de que en todas partes debe haber

Digamos que todas es una utopía

Pero por que, el ciclista es un vehiculo como otro, yo no entiendo por que en una ciudad en donde todos los años mueren cientos de personas por la contaminación ambiental, en donde producto del sedentarismo tenemos tasas de hasta un 50% en niños de sedentarismo, que va a llevar inevitablemente a obesidad y todas las enfermedades que eso trae, entonces en una ciudad así, habiendo tantas personas, que están prestas listas y deseosas para usar la bicicleta como medio de transporte. Por que, si se requiere de ciertas modificaciones a las leyes, y una inversión mínima, no se dan las condiciones para que eso pueda acontecer

Estoy de acuerdo, pero si habría que empezar por algo, donde, se tendría que elegir algunas vías, como para un plan piloto

Pero eso no sirve, esto es un sistema, el tránsito es un sistema, entonces si tu en ese sistema introduces modificaciones y alteraciones pequeñas en parte y en lugares, no te sirve, por que mira, yo te digo, que hoy en días hallan más mujeres que se atreven a usar bicicletas, claro por que se construyeron un ciclovías aquí unas acá, entonces cuando voy a la biblioteca voy en bicicleta. Ya la incorporo por que esta buscando, por que tiene esa necesidad de moverse, por que sabe que para conservarse joven bella sana etc., entonces busca eso, pero así como para que masivamente la gente opte por la bicicleta como un medio de transporte tiene que ser una solución para toda la ciudad, no puede ser limitado a un pequeño espacio de la ciudad

Cual serían las demandas más recurrentes de los usuarios

Esa, la primera, espacio, espacio definido por ley de circulación de bicicletas en todas las calles del país, son leyes generales para todos, o sea de forma cuando tú te estudias el manual de tránsito tienes que tenerlo, tienes que incorporarlo, una. La otra es que por supuesto los cruces y las intersecciones sean estudiados de forma de darle seguridad y prioridad al más débil que es el ciclista, cuando vez un sistema y tratas que ese sistema sea seguro tienes que partir por el eslabón más débil de esa cadena, y el más débil es el ciclista, en el tránsito de vehículos, no estamos hablando de los peatones que no son vehículos. Entonces tú tienes que hacer las intersecciones seguras para los ciclistas, lo holandeses ya lo resolvieron, no hay nada que inventar, los holandeses como lo hace, el ciclista para más adelante de la línea de detención del ciclista es más adelante, los autos paran más atrás, los están viendo, aunque hallan pocos están instalados más adelante que ellos. Segundo el semáforo, tiene un semáforo especial para los ciclistas y otro para los autos, el semáforo de los ciclistas cambia a verde segundos antes del de los autos, por lo tanto tú vences la inercia y te pones en movimiento y andas derecho ya cuando los autos parten. Por que ese movimiento inicial en que uno va venciendo la inercia hace que se te doble el maniobro para la derecha para la izquierda, sobre todo si vas con peso, que es usual cuando tu das condiciones de seguridad a la gente para que se movilice en bicicleta, empiezas a ver que en las bicicletas empiezan a aparecer, las alforjas los canastos las parrillas y todo tipo de cosas para llevar cuestiones, por que la bicicleta realmente se convierte en vehículo, donde tu llevas todas las necesidades para el día. Yo cuando salgo llevo chaqueta chaleco bufanda gorro en invierno, el abrigo de lluvia, en las alforjas, te pones o te sacas según el día. Llevo zapatos de taco si en la noche tengo una fiesta, entonces ese tipo de cosa, de que la bicicleta se transforme en un compañero de todo el día, se resuelve con esos accesorios. Bueno pero volviendo a lo que íbamos, entonces la primera cuales son los obstáculos que debemos vencer en la ciudad de Santiago por ejemplo, para que la bicicletas sea un vehículo de transporte

Empecemos por Santiago

Estas franjas de uso exclusivo de bicicletas en todas las calles, con la respectiva solución de las intersecciones. Segundo, estacionamiento de bicicletas cada dos cuadras, seguro gratuito al alcance de todos

Y eso quien lo pagaría

Eso es muy simple, con lo que el Estado se va ahorrar, por ejemplo, en el desgaste de las vías, lo cubre cien mil veces, segundo lo que el Estado se va ahorrar por el concepto de que una importante sector de la población de sedentario a activo, lo cubre mil veces

Del presupuesto de salud

Obvio, ahora, la empresa de parquímetros hizo un cálculo, nosotros estamos en contacto con ellos, hizo un cálculo, ellos dicen que cobrando 30 pesos por vez, no por hora, por vez, lo dejes el día entero o la dejes 15 minutos para ir a una compra. Si tus cobras 30 pesos por vez se cubre perfectamente lo que significa el sueldo de la persona que va estar ahí cuidando

Cual sería el diseño de los estacionamientos

Lo que nosotros proponemos es, que nos olvidemos de la súper última tecnología venía de no se donde, de los igloo transparente con unos campos magnéticos con unas cámaras de vigilancias no se que, que toda la vida nos vamos en esa volá, si no que piensen en cosas tan sencillas en cosas como, por ejemplo habilitar el antejardín de esta casa con un convenio con la señora de casa, para que entre y saque bicicleta y esa sería su pega

Pero el diseño en si del estacionamiento

Eso,

Pero es que hay como el que está aquí afuera, que la bicicleta va enganchada arriba, pero una persona mayor a lo mejor no tiene la capacidad física para engancharla

Por eso, habría que tener distintos diseños, pero lo más importante, más que tanto diseño es el espacio seguro donde tu puedas poner la bicicleta, por que tu y yo sabemos que la bicicleta se puede amarrar a un arbolito a lo que quieres, y se puede parar con su patita incluso y no la necesitas amarrar a nada si tu la tienes detrás de una reja fortificada, entonces simplemente se trataría de que a cada dos cuadras ubicar un sitio en donde halla alguien que quiera prestar ese servicio

Estamos hablando franjas separadas, una ley en conjunto con eso

Claro

Una nueva vialidad, hablamos de estacionamientos, que más aparte de una política de promoción

Exacto, lo tercero es bicicletas al alcance de todos, nosotros sabemos que justamente ese segmento, tremendo de la población que son los estudiantes, los estudiantes universitarios que son los jóvenes que trabajan por primera vez que no tienen grandes recursos, las mujeres que son jefas de hogar y que necesitan hacer múltiples cosas y muchos viajes cortos durante el día, y que no es el patrón de viaje que es el hombre, de origen y destino y punto, que van y vuelven a la pega y punto, no hacen nada más, nosotros hacemos viajes en cadena, y vamos haciendo mil cosas durante el día y necesitamos de un vehículo súper dúctil, que sea rápido, para cortas distancias sea eficiente que nos permita llevar un poco de peso, etc., en que estábamos

En el acceso a todos

El acceso

Como se logra eso

Como se logra, se logra con políticas públicas, por ejemplo, que permita armar en Chile bicicletas en enormes cantidades, lo que significa abaratar notoriamente el valor comercial que pueda tener una bicicleta

Eso implicaría que, se debería crear un organismo estatal que, un tipo de manufactura de bicicletas por el estado

Nosotros buscamos una institucionalidad que lleve este tema,

Que características debería tener esta institucionalidad, que coordine o que de cierta manera potencie una política de promoción de la bicicleta

La característica de ese organismo es ser, deben ser, producto, digamos la definición de esas características de un proceso de participación ciudadana, que determine como

Pero a que estamento debería pertenecer, MTT, o ministerio de OOPP, que, o debería ser como el IND o algo similar o CONACET, que es una mesa coordinadora

Eso es consejo

Consejo

Yo creo que algo así

Pero de quien debería depender

Podría ser de transporte, pero te voy a decir algo muy osado, podría ser hasta de cultura, o sea no necesariamente

Podría ser de medio ambiente

También, pero en todo caso creo que igual está más cerca al de transporte

En cuanto las experiencias nacionales o internacionales, que ustedes destacan, hay algunas en Chile, o por lo menos en el Gran Santiago

En que sentido

De uso y promoción de la bicicleta

Bueno la revolución urbana que hicieron en Bogotá Colombia marco un antes y un después en este tema, parte de los estudios más interesantes están hecho ahí

Eso que año fue

No esto segura, pero no es tan reciente, no es de los últimos tres años, debe tener unos cuatro cinco años, en que se gesto esto y se introdujo el gran milenio, el tema nuevo de transporte allá, desgraciadamente eso funciona tan bien que se ha ido olvidando y van a tener que volver a

Relanzarlo, y a nivel nacional alguna experiencia

A nivel nacional

Más allá de la cicletada mensual

Yo creo que la experiencia más relevante en el tema de la bicicleta es la Ciclorecreoiva de la Reina

Por que

Por que, si es una experiencia muy completa es una experiencia que contempla, por ejemplo, una página Web, un boletín semanal, con estudios incorporación de datos, de lo acontece en Chile y en el mundo en tema bicicleta y un informe que ha sacado ¿?, que permite, ha permitido que valla gente de cualquier comuna, no solamente de la Reina, va gente de cualquier comuna, en bicicleta o va en auto llevando las bicicletas para disfrutar de un domingo en familia ahí. Por que ha dado posibilidad de conocerse a un montón de personas que están en esto, de tejer redes, por que a pesar de la reticencia de ciertos sectores de gobierno, el que sea en un municipio pudiente, el que sea un alcalde de una comuna

De oposición

De oposición, bueno en fin, de todas maneras han tenido que ver y aceptar de que es una experiencia extraordinaria, y, una cosa que no es conocida, para nada, y es importantísimo, es que esta no es un iniciativa municipal, ahora recién, el consejo después de dos años aprobó un aporte de apoyo económico a la iniciativa, pero durante dos años fue

sostenida por el colectivo que lo realiza, que es un colectivo ciudadano. Entonces es una experiencia ciudadana que tuvo acogida en una comuna que para este caso, para la mala suerte del proyecto, se trataba de una comuna que tiene un alcalde de signo político contrario al gobierno imperante, que además es una comuna pudiente. Esa es una mala suerte del proyecto, por que si ellos pudiesen habido anidar este proyecto, esta iniciativa, en comuna de concertación de estrato socioeconómico pobre, entonces habría sido considerado un programa piloto a expandirse luego en todas partes

Que tipos de conocimientos se deberían generar hoy en día entorno a la bicicleta a nivel nacional

Que tipo de conocimientos. En las ventajas que tiene la bicicleta sobre la salud humana y sobre el medio ambiente, la eficiencia de la bicicleta por sobre los otros medios de transporte para trayectos cortos y medianos, individuales en ciudad. Y también las repercusiones que tiene el uso de un medio de transporte a escala humana, a ritmo humano, en la generación de vínculos y de relación entre las personas. Hay una cosa de que no me canso de decir, y es que la gente se sorprende con las repercusiones que se puede tener. Yo vengo de la filosofía, mi tema es la percepción audiovisual, la percepción imagínate, que es la percepción propia del ser humano, y durante hice clases en el instituto de estética de la católica sobre imaginación imagínate, como seguidora de Rafael Sánchez, un estéta y filósofo chileno, y resulta ser de que en la bicicleta yo he encontrado, como el instrumento más interesante para la demostración de que la ampliación de la percepción del ser humano. Cuando tu andas normalmente en la calle caminando o en auto, tu no miras a las personas, jamás sostienes la mirada de una persona, en Chile exacerbamos el máximo eso, si tu te subes al metro aunque tengas la persona aquí te las arreglas para no mirarla, entonces hay como una costumbre de transitar como zombis, que están con la cabeza no se donde, y vas rumiando tu propia preocupaciones, totalmente absorbo en ellas y desliga del aquí y el ahora, el momento en que estas. Y los automatismos que hemos generado en el tránsito y en las formas de desplazar a pie o en vehículo lo permiten, por que tu funcionas con luces con cosas que ya están incorporadas y ya no tienes que pensarlas. Entonces, incluso cuando por casualidad te quedas pajareando para adelante y captas laminado de alguien, de inmediato desvías la mirada, es como feo es agresivo, puede pensar que quieres pinchar o robarle agredirlo no se que, cualquier no se, todos huimos de eso. Cuando tu andas en bicicleta tu estas obligado a mirara a las personas a la cara, ha enfrentar su mirada, ha escudriñar su mirada para saber si te esta viendo, si esta conciente de ti, si esta mirando la vacío. O se si te vio o no, estas obligado a adivinar sus intenciones a partir de esa mirada, a comunicarte visualmente. Si va a detenerse o no va a detenerse, te va a dar la pasado ver doblar, cual va ser su intención, lo mismo del peatón que esta en la acera, si va a bajar de la vereda, si es un vendedor, si te vio si un pasajero que esta, si te vio arriba del bus, entonces tu tienes que escudriñar miradas. Esa costumbre ese acto de sobre vivencia mínima se te hace una costumbre, tu te vas acostumbrando a enfrentar la mirada del otro, y al enfrentar la mirad del otro a veces se produce un instante de comunicación, y eso te da una percepción de los otros, en tanto seres humanos y no autómatas, que te cambia a ti mismo, eso aliado atrás cosas como por ejemplo, de que tu percepción sensorial se agudiza, por que tu empieza a poder calcular de que porte es el vehículo que viene acercándose, a que velocidad viene, y puedes calcular si te va a pasar muy cerca, si tienes que tomar resguardo o no por la velocidad que viene, si tienes que agarrar mejor la bicicleta etc. Después de eso empiezas a poder ver hacia atrás en un ángulo cada vez más amplio sin desviar la cabeza, el cuello. Al principio para ver lo que esta aquí tienes que doblar, después ya no, todas esas cosas te van obligando a ser como en el aquí y el ahora, súper presente en relación con tu cuerpo, la relación con tu cuerpo cambia, la conciencia de corporalidad se desarrolla, tu si no tienes pareja o estas en una etapa donde la cosa corporal no tiene mucha importancia, por que no vas a bailar por que no haces ningún deporte etc., como que el cuerpo pasa a ser un, una cosa que te lleva no más, punto, que te sostiene que te contiene, no tiene ninguna importancia para ti. Y en la bicicleta empiezas a tomar conciencia por que te duelen partes al inicio que ni siquiera sabias que existía, y tienes que empezar a aprender el nombre de la parte de tu cuerpo, y empiezas también a relacionarte con tu cuerpo, a abrir conciencia de su existencia

FIN LADO DOS CASSETTE UNO

CASSETTE DOS

Oye denantes llegamos al punto tres de los cinco que nosotros consideramos como importante en las áreas

Estábamos en las franjas, estacionamientos, acceso de bajarle los precios, y cual seria otra más

Tengo una noticia que apareció hoy día en la tercera, del municipio de casa blanca, que como medida integrada a programas para evitar la obesidad, o para combatir la obesidad, han hecho entrega gratuita de cien bicicletas a estudiantes de una escuela, entonces te fijas si incorporamos este tema de la actividad física por fines utilitarios a las campañas de la salud por la actividad física, podemos introducir la entrega de bicicletas a gente de escasos recursos, programa puente programa mi barrio, de los programas contra la delincuencia de seguridad ciudadana, contra la drogadicción, que puedes hacer llegar a la población sin recursos sin bicicletas, tienes mil mecanismos, y bajar precios de forma que el resto de la población pueda adquirir bicicletas de buena calidad a bajo precio también, que pagando 2 mil pesos mensuales tengas un vehículo en que te puedas movilizar es maravilloso

De este colectivo, esta propuesta de bicicultura. Más o menos que me describieras sus características su organigrama interno, una perspectiva histórica su función, y bueno de donde sacan recursos como se han mantenido en el tiempo, como se manejan a nivel de dirigencia

A ver, nosotros somos una organización nueva, tenemos como dos años y medio de vida, el primer año parte del segundo funcionamos exclusivamente de aportes personales míos, yo era profesora de la universidad de un magister teatral de la Chile, y con mi sueldo financiaba las pequeñas cosas que teníamos que financiar, en cuanto material de oficina, yo trabaja desde m oficina del instituto de estética de la católica. Y así desarrollo el primer festival de bicicultura, con estudiantes amigos gente más cercana a mi, a mis amigos, por que yo trabajé mucho tiempo en la gestión cultural, entonces por esos vínculos de trabajo pude mover el festival de bicicultura, gracias a un aporte del centro cultural de España, que fue un a porte entregada a mi como gestora cultural independiente para la producción de un festival de bicicultura en el centro cultural de España, como un proyecto tomado por el centro cultural. El segundo año, pasado la mitad del segundo año empezamos a poder tener auspicio, el más importante fue el de la embajada de

Holanda, que se vinculo con un aporte de un banco holandés, el Rabobank, que financia a un grupo de ciclistas muy conocidos en Europa que se llama Rabobank, que trabajan el tema del ciclismo, y esto nos permitió levantar el festival de bicicultura en mucho mejor condiciones que el primero, y a eso se unió un aporte de chiledeportes para la celebración del evento final el evento masivo, que convoco entre 13mil según los cómputos, durante todo un día el domingo 18 noviembre del año pasado, en caravanas que vinieron en bicicletas desde las distintas comunas y gente que llego a pie o en medios colectivos hasta el parque forestal, en un evento simultaneo que aconteció en todo el parque desde las diez de la mañana hasta las diez de la noche. Eso fue el año pasado, nosotros contamos con el patrocinio y el aporte no financiero, pero si de apoyo de distintos tipos, de innumerables instituciones, ahí están en el afiche, cada uno, por ejemplo el metro nos permitió poner stand en el metro para entregar información, para poner una exposición de las ventajas de la bicicleta, la biblioteca de santiago nos presto salas para efectuar eventos, reuniones, simposios en las jornadas internacionales de bicicultura, tuvimos espacio para la exposición arte y bicicleta, el centro cultural de alameda se puso con sala y con todo el espacio para hacer le lanzamiento para hacer el ciclo de cine. En fin hay muchas instituciones, a esta Oxford, la empresa Oxford, que hicimos un convenio por untado de auspicio, que nos permitió por ejemplo, construir estacionamientos de bicicletas y dejar instalado estacionamientos para bicicletas en la biblioteca de santiago, en el cine arte alameda, aquí en el centro de bicicultura, nos permitió contar con 15 bicicletas para entrega a voluntarios que se han entregado mucho a la causa, nos permitió contar con 15 bicicletas más para delegados internacionales y organizaciones ciclistas asociadas para sus invitados internacionales o de regiones, que de repente llegan personas y tienes que pasarles una bicicleta. En fin, esas son más o menos las fórmulas que hemos usados, queremos tender si a una cosa más fija más permanente más constante con la que podamos trabajar, que no nos haga todos los años trabajar tantos meses postulando, buscando fondos, por que eso ocupa un tiempo increíble y una energía muy grande, en vez de estar programando las actividades, tejiendo redes de participación, que sería mucho más productivo e importante.

Cuántas personas son las que participan en bicicultura

Mira eso es muy difícil de decir, por que depende de las actividades. Nosotros por ejemplo, para este tema de pacto por la bicicleta, cuando nosotros nos instalamos en la ciclocreoivia o nos instalamos en el metro o en cualquier evento que nos invitan ponemos un stand. Ahí contratamos, entre comillas, por que el pago es tan poco que no se puede considerar una contratación de trabajo, más bien nosotros no lo consideramos como una remuneración de voluntarios, es decir, que el voluntario no tenga que gastar de su bolsillo para ir venir, llamar a su casa

Comer

Comer ahí en el día, si ese tipo de cosa

Pero estable, el núcleo duro de bicicultura

El núcleo duro de bicicultura somos los que trabajamos de forma permanente, aquí somos cuatro

Y las funciones se reparten de distintas maneras, hay alguien encargado de tales áreas, cuales serían las áreas, como se dividen el trabajo

Tenemos un encargado del tema escuelas ciclables o ruta segura al colegio, tenemos otra persona encargado por el pacto por la bicicleta y todo el trabajo de voluntario que eso implica, tenemos otro encargado del tema página Web, y yo que es como la que coordino en general la cosa y las relaciones con las distintas instituciones y el financiamiento. Pero también, en ese sentido tenemos, en ese sentido somos más, pero no es gente de tiempo completo, hay algunos que no son de tiempo completo, por ejemplo el diseñador, el Web master, estudia hace otras actividades pero tiene un tiempo comprometido con nosotros. Quien más, fotógrafo lo mismo

Hacen tareas puntuales. Que relaciones tiene bicicultura, o tiene bicicultura con otras organizaciones de la sociedad civil entorno a la bicicleta. De los más conocidos, chanchos furiosos, red pro ciclista, los que se dedican a hacer ciclismo aventura. Con que organizaciones se relacionan ustedes. De forma permanente

Nosotros somos parte integral y fundacional de ciclistas unidos de chile, es un conglomerado que agrupa actualmente a 8 agrupaciones ciclistas, que son todas agrupaciones con programas, con proyectos. No son ninguna de ellas organización que haga paseos, o bicicletadas, son todas organizaciones que están en alguna tarea concreta, y que bueno, como parte de eso pueden organizar eventualmente organizar cosas así, como nosotros también. En el día final, del evento que organizamos nosotros le lleva cicletada, pero nosotros no somos organizadores de bicicletadas, y los demás tampoco. En ciclistas unidos de chile esta ciudad viva, ciudad viva es una red de organizaciones comunitarias que esta en el barrio de la chimba, tiene dos comunas, providencia y recoleta, que son parte de ellos un montón de organizaciones más pequeñas, fuera de eso ellos tiene un centro de transporte activo, editan revista, revista la voz, más de 20 mil ejemplares, ellos nacieron en la lucha contra la costanera norte, y tiene un trabajo de caleta de años con un montón de gente

Cual son las otras

Fuera de ciudad viva esta las Macletas, mujeres arriba de la bicicleta, que desarrollaron actividades con fines de género, tiene una página Web también, anualmente ellas trabajan con nosotros un encuentro internacional de mujeres ciclistas en el festival de bicicultura. Fuera de ellas esta la gente de la Y, de la YMCA, esta la gene de universidad central, esta el observatorio ciclista que es un grupo muy chiquito, son unos hermanos que hacen distintas cosas, por ejemplo asesoría en temas legales para ciclistas, ahora están metido en lo de la ley de bicicletas, el club Burumuma de la cisterna, que tiene un perfil de ciclismo aventura, pero también están metido fuertemente en el pacto por la bicicleta, y participan en las caravanas comunales, en la producción de eso, trabajan hartos meses en eso. Quien más me faltara, las Ciclocreoivias de la Reina, eso son todos

Y con los furiosos o chanchos no tienen nada que ver

No

Por que no

Por que, haber es parte del mismo conflicto, el conflicto con una persona que ha intentado de usar el movimiento ciclista y su posición en el Estado, en el gobierno, a raíz de ser el encargado del tema en Chile, por la CONACET, y por lo general de las instituciones de gobierno. Que yo te diría ha ido desvirtuando el perfil de los furiosos primer, y después los chanchos, por que lo chanchos siempre fueron un grupo muy pequeñito, que no aceptaba más gente, nos aspiraban a más, pero tenían una lista de correos donde se producían discusiones interesantes, como tal los chanchos eran cinco personas, ahora todos son profesionales de la comunicaciones, de la Web, en fin, tenían una línea de diseño muy interesante, una línea de comunicación muy madura, muy vanguardista, muy interesante, y mucho prestigio entre los ciclistas en general, eran gente muy respetada. Pero, a raíz de la relación con este sujeto esa agrupación fue intervenida.

Pero no hay ningún tipo de dialogo

No, no hay ningún tipo de dialogo. Nosotros los tenemos en los links, la página, si, por ejemplo, cuando ellos han desarrollado el taller Voltaire, si nos llega información por otro lado, incluso que no la mandan ellos, la subimos a la página, consideramos que las actividades ciclistas debemos promoverlas, no importa quien más mi familia, que me apoyo en todo, mi hijo mi padre, estuvieron en todas. Pero en ese festival, vinieron, asistieron las agrupaciones ciclistas y tuvimos algunos eventos interesantes, donde se produjo esta discusión y, ese evento fue boicoteado, el primer festival fue boicoteado por Cesar Garrido, absolutamente, a mi Cesar me dijo que la condición de apoyo es que tu saques acción ecológica, que tu saques a ciudad viva, que tu saques a Omar Villanueva, como las tres asociaciones díscolas que no aceptaban la dirección de Cesar Garrido. Yo le dije lo siento

Pero cuando estalla esto. Me imagino que eventualmente

Mira el primer festival fue como el, por que, el primer festival lo logre sacar adelante, prácticamente sin apoyo de ninguno de las organizaciones ciclistas, como te decía, como gestora cultural independiente, con apoyo del centro cultural de España y mi sueldo de trabajo personal y punto, y mi vínculo de trabajo cercano más mi familia, que me apoyo en todo, mi hijo mi padre, estuvieron en todas. Pero en ese festival, vinieron, asistieron las agrupaciones ciclistas y tuvimos algunos eventos interesantes, donde se produjo esta discusión y, ese evento fue boicoteado, el primer festival fue boicoteado por Cesar Garrido, absolutamente, a mi Cesar me dijo que la condición de apoyo es que tu saques acción ecológica, que tu saques a ciudad viva, que tu saques a Omar Villanueva, como las tres asociaciones díscolas que no aceptaban la dirección de Cesar Garrido. Yo le dije lo siento

Directamente en esta mesa de dialogo

No el la organización del festival que se suponía que iba a ser una instancia de una semana, de todas las organizaciones ciclistas, que iban a poder participar, hacer redes internacionales, invitar gente de afuera, ese era el objetivo del festival de bicicultura. Mostrar las culturas de la bicicletas y invitamos a los deportistas a los turistas, todos. Entonces ahí las condiciones de Cesar yo le dije que no, la idea es que se muestre la diversidad, no tenemos que estar de acuerdo en todas las posturas de acción ecológica, no, pero no le vamos ha negar el espacio ni la posibilidad de dar su visión

Acción ecológica esta

Luis Mariano Rendón. Ahora, al término del festival, y a raíz de esta tremenda explosión de participación y posibilidad que se abrieron con el primer festival de bicicultura, nosotros seguimos coordinando una mesa de trabajo de ciclistas y finalmente se constituyo ciclistas unidos de Chile, como producto de toda esta situación de participación in creciendo. Y también como protección de todas estas organizaciones del boicot que hacía Cesar Garrido

Boicot, en que sentido boicot

Bueno como ejemplo, lo de que el financiamiento de las instituciones de gobierno hacia el festival de bicicultura, estaba supeditado a la opinión de de Cesar Garrido, que era el encargado del tema, el que llevaba el tema hacia como cinco años en Chile entonces todos le preguntábamos, oye esta gente que esta haciendo el festival que te parece. El decía, sin comentario, o cosas por el estilo. Bueno aparecieron ayer, cosas así, que no dicen nada, pero pasa de haber tenido una reunión con la intendenta, fantástico una súper disposición todo maravilloso en la reunión, te vas mandas las cosas por escrito, silencio silencio silencio, nadie responde empezas a insistir, y al final te dicen, mira en realidad no los conocemos nos dicen que no son de confiar. Entonces cosas así, entonces cuando esas cosas te suceden a ti dices, pucha, mejor a este tipo le parezco una persona de no confiar, una profesora de la católica, es una cuica, no se por que viene de la estética y de las artes, no se que prejuicios tendrá con mi persona, y tu lo evalúas así entonces te quedas callada. Pero cuando tú te enteras que hace exactamente lo mismo con todos los otros líderes potenciales incipientes o más maduros de las organizaciones, y que aplasta toda iniciativa que no parta de el, que no la pueda mostrarla como obra personal, entonces ya es un patrón de comportamiento, es ya otra cosa, se transforma en un obstáculo a la participación ciudadana, a un elemento que es parte del gobierno, que desde su función y desde su trabajo, pagado por la CONACET a hacer este trabajo. Y cuando tú te metes a los foros de los furiosos y te das cuenta de que el escribe, que en vez de poner ciudad viva, pone en todos sus correos ciudad vivaracha, y cuando habla del festival de Bicicultura habla de festival de Bicifrescura, y cuando habla de Ciclorecreovia o la organización que está detrás, que es Geomas, y habla de Geocoimas, Cilocoimavias, y cosas por el estilo. Y que en todo minuto alimenta la odiosidad entre ciclistas y la descalificación y hace que la gente no confíe no quiere participar, por que supuestamente nosotros estamos forrado en plata, y nos llega los millones de la cooperación internacional y de la ayuda de gobierno, y actuamos con voluntarios. Y

ni hueon yo voy de voluntario, si ella está ganando cuatro millones de pesos, ya mi no me tira nada, me entiendes. Entonces ese tipo de actitud, ese tipo de pelambre, que socavan las organizaciones que denostan a las personas, son pero ultra negativas, son peores que cualquier cosa, es peor que te nieguen un fondo concursable por el cual has trabajado, por que minan el capital confianza, que es lo más frágil, lo más difícil de establecer

Ahora Cesar Garrido, no es los furiosos ciclistas, el pertenece

No, y de hecho, bueno que ha pasado, ha pasado que el camino, está lleno de ex furiosos que no soportaron a Cesar Garrido y se fueron hiendo para la casa. Por que, por que tú en esto eres un voluntario, eres un voluntario, llevas todo tu entusiasmo y tus ganas de colaborar, andas en bicicleta encuentra que hay otros en la misma empiezas a proponer cosas. Y cuando cada cosa que tu propones te dicen, pero infórmate, eso se ya se está haciendo desde el año tal, en está en práctica en tal parte y en tal otra. Esas son las respuestas típicas, entonces tú te quedas callada. Oye el otro día hablando con unos amigos vimos que hay un tramo de la vía del tren que está perfecta para una ciclovía que les parece si organizamos un trabajo voluntario el domingo y podemos llevar algún periodista amigo, y la acomodamos y la pintamos. Infórmate eso forma parte de recuperación de no se que, y eso va ser hecho en o está consultado y va ser ciclovía. Todas las cosas son así, entonces se te van agotando las ganas de proponer cosas, por que en realidad yo soy una ignorante acabo de aparecer no tengo idea, el pájaro nuevo, el tonto. A nadie le gusta hacer de tonto, entonces te vas restando, vas perdiendo ganas de participar, ese es como uno de los métodos de cómo el mantiene la hegemonía. El otro es que los furiosos por definición de principio son anarquistas, en el sentido de que no reconocen la institucionalidad, no se dan una orgánica de votar de elegir, de tener períodos de elección ni nada, no tienen eso, de hecho no tengo idea de como tendrán personalidad jurídica si es que la tienen. Creo que no, la personalidad jurídica te obliga a tener esa estructura. Bueno resulta que a raíz de todo el tremendo empuje como ciclistas unidos, con los logros que estamos estableciendo, algo de información les llegas, a la gente que esta en los foros, la gente de base. Entonces han empezado a cuestionar ya la hegemonía de Cesar y Cesar está desapareciendo cada vez más detrás de la página Web, y del control de la página de la que es propietario, y del DEPECH que es de Chiledeportes y que está, y que el Web master del la página Web

Quien es DEPECH, alguien que escribe. Cesar Garrido es BIECLO

Y DEPECH, créeme que se me olvido el nombre. Pero

Y con los chanchos

Los chanchos es una historia complicada, los chanchos pasaron de ser esta organización maravillosa como te digo, que tenia vínculos con organizaciones internacionales y eran súper reconocidos, acá en Chile y afuera, a ser lo que, bueno tal vez, no se. Mira, ciudad viva casa de la paz y los chanchos hicieron un consorcio para, y se presentaron y ganaron un proyecto del banco mundial, para la promoción del uso de la bicicleta, campaña de promoción del uso de la bicicleta. En las tres comunas de Ñuñoa Las Condes La Reina, donde se iba a implementar la construcción de ciclovías. Como parte de esa tremenda inversión en infraestructura, iba ver una parte que era campaña de promoción. Ellos presentaron propuestas y ganaron, en una competencia súper reñida por que hubo hartito oferente, y hubo hartito interés acá, y ellos la ganaron. Fue la primera vez que un consorcio ciudadano, de ONG y agrupaciones menores como eran los chanchos que ni siquiera tenían personalidad jurídica, por lo tanto ni figuran como parte de, pero eran parte integral, ganaban una cosa de este tipo. Y esto fue muy bien visto por el banco mundial, el programa GEF por el aire limpio, y habían como muchas expectativas que un modelo así pudiese aplicarse en el continente. Pues, Cesar vio esto como un polo alternativo, o como una posibilidad de que la ciudadanía se desarrollara independiente de el, por lo tanto lo vio con malos ojos desde el principio, y el en la CONASET, organismo que fue contraparte la contraparte técnica que tenía que evaluar, tanto los programas de infraestructura como los programas de promoción. Y uno de los integrantes de los chanchos, UDO, a el lo nombraron, de pura buena onda, lo nombraron productor general de la campaña. En circunstancias de que si tu conocieras a UDO, verías claramente que el perfil de UDO, no, por jamás para eso. UDO es un tipo fantástico, súper comprometido

FIN LADO UNO CASSETTE DOS

INICIO LADO DOS CASSETTE DOS

Que va funcionar día y noche, súper desinteresado, todo lo que tu quieras, pero es un tipo casi autista, es súper tímido, callado, el trabaja el, hace las reparaciones de bicicleta el, si tu llegas ahí, en fin, no es para dirigir equipos de gente, no es para planificar trabajos a la largo plazo mediano plazo, entonces empezaron los problemas, y el resto del equipo eran puras mujeres, todas mujeres, como un club de toby. Entonces el empezó a tener problemas, por que las mujeres somos súper puntudas, y si el productor a cargo no da la talla obviamente que lo vamos a estar todo el rato ahí hostigando. Entonces, de esta situación de UDO, se hizo cargo Cesar Garrido desde CONASET, empezó a proteger a UDO, a darle argumentos de que eran estas minas las jodidas, y no el, a decirle no te preocupes entiéndete con nosotros. Entonces que ha pasado de todo esto, es que, Cesar le decía, no vallas a la oficina, tu tienes tu contrato has tu pega vente para acá, se lo llevo a la CONASET, para que desde la CONASET ejecutara proyectos. Entonces ya fue le colmo, además esto coincidió con que la Lake Sagaris, que es la directora de ciudad viva, y la responsable oficial del proyecto, se había ido a Canadá a defender su tesis de magistratura, en temas de transporte sustentable y no estaba en Chile. Entonces quedo la crema en le equipo de trabajo, los chanchos solidarizaron con su amigo, y se produjo un quiebre, finalmente el equipo de mujeres logro echar a UDO, es decir rescindir el contrato, pero ya ahí Cesar recibió el primer informe de la campaña y lo rechazo, y se lo llevaron de nuevo y lo volvió a rechazar, y empezó a jugar con el tema de a jugar con el tema de rechazarles el informe, argumentando cualquier detalle, de un proyecto de campaña que había sido brillante, en la que habíamos participado un montón de gente, organizaciones ciudadanas, en le que se había gastado muy poca plata, habían trabajado súper austeramente con los recursos, y finalmente el quiebre fue tan grande y los conflictos fueron tales, que ciudad viva y casa de la paz decidieron renunciar al proyecto, finiquitar con le banco mundial, y resolvieron la cosa así directamente, by paseando a Cesar, por que Cesar es imposible, un boicot decidido. Y desde ahí en adelante, Cesar se llevo a trabajar a UDO a su oficina, diciendo de cómo se iba a quedar sin pega, el banco mundial objeto el pago de salario de UDO, en la CONASET, como parte del proyecto, por que se había

acabado, entonces resulto que no le pudieron pagar, una serie de dramas con UDO, y todo esto se fue envenenando con la cosa de la solidaridad de los amigos, entonces todo el bloque de chanchos contra Lake ciudad viva, que eran aquí que eran allá. Y de ahí viene el quiebre de las organizaciones ciclistas toda la historia actual digamos. Tiempo después fue el festival de bicicultura, entonces yo dije tiene que participar, tiene una experiencia maravillosas en esto, los chanchos también, los chanchos se sintieron conmigo por que consideraban que yo debería haber trabajado solo con ellos, y Cesar por su cuenta presionando para que sacara ciudad viva para que sacara a estas dos otras organizaciones.

Gracias. Fin entrevista.

FIN LADO DOS CASSETTE DOS

Entrevista a Marina Soto; MINSAL.

Primero para empezar, me gustaría saber desde el ministerio, cuál es la visión general que se tiene sobre el uso de la bicicleta. Un análisis histórico desde el MINSAL

Mira yo te puedo hablar como lo hemos tomado acá, desde la perspectiva de la promoción de la salud y de la promoción de la actividad física específicamente, como una forma de promover un estilo de vida saludable, y de esa manera, evitar daño o disminuir o prolongar los años de vida saludable, o vida sana que tienen las personas, esa es la perspectiva que nosotros tenemos en este departamento. Pero también hay otra división, que trabajan con las enfermedades crónicas no transmisibles, en donde está la Doctora María Cristina Escobar que ella dirige esa unidad o departamento, con otra enfermera, en donde ellos trabajan directamente, pero ya con actividades de prevención, prevención significa las acciones que tú realizas en una persona que ya está enferma, perdón que tiene riesgos de enfermarse, por ejemplo si yo tengo el riesgo de enfermarme de fiebre amarilla, porque voy a Brasil, entonces me vacuno, esa es una actividad preventiva. Entonces estas son prevenciones de enfermedades crónicas no transmisibles, como la diabetes, la hipertensión, accidentes vasculares, ese tipo de problemas, ellos toman el tema del uso de la bicicleta o el fomento del uso de la bicicleta como, en ese sentido, entonces ellos tienen, no estoy absolutamente segura que tengan, pero yo creo que tendrías que entrevistarte con María Cristina Escobar, para que ellos te expliquen lo que han hecho. Pero en nuestra área, nosotros hemos hecho, como promoción así, con todos su plan de promoción tiene diez años en el Ministerio, incorporado el uso de la bicicleta en forma recreativa para fomentar la actividad física y se organizan biciletadas en las comunas, nosotros tenemos una acción a través del todo el país, con las comunas, en todas las comunas de Chile existe lo que se llama Comité Comunal de Promoción de Salud, Vida Chile. y ese comité hace un plan de trabajo para el año, que es un plan de promoción de salud, entonces ahí incorpora una serie de actividades de promoción de estilos de vida saludable en escuelas, se hace en empresas, en instituciones y en la comuna. Entonces las actividades, por ejemplo el uso de la bicicleta, puede ser que se incorpore en las actividades que se van hacer en las escuelas promotoras de salud, se va a incentivar el uso de la bicicleta para el transporte de los alumnos o se va hacer un paseo mensual o anual en bicicleta, una cicletada, y eso es parte de lo que se incorpora.

¿Y eso depende de cada comité?

Claro, cada comité en cada comuna hacen un plan de trabajo y ahí ponen distintas actividades

¿Pero cómo a nivel central, desde acá?

Desde el nivel central, son las orientaciones que entregamos, para que estos comités hagan sus planes

Y en respecto a la bicicleta ¿qué orientaciones se dan?

Que se use la bicicleta pues, que hoy día es un recurso que está mucho más a mano y que, como otro recurso también

Acá en el gran Santiago, tiene algún programa especial para promover el uso de la bicicleta

Un programa especial no, en ninguna parte tenemos un programa especial para el uso de la bicicleta, tenemos orientación, entregamos nosotros, pero no un programa nacional para el uso de la bicicleta, no eso no, o sea nosotros lo miramos desde la perspectiva de salud.

Ustedes vieron algún tipo de cambio o giro desde el momento desde que se introduce el Transantiago, desde el mismo ministerio que se le da un mayor énfasis, o que en cierta manera se generen planes o programas que en cierta manera influyen o se acoplan con el fenómeno del Transantiago?

Que yo sepa no, no, nada oficial, como pudiera ser que alguna declaración de alguna de las autoridades haya dicho algo, te fijas, pero así que haya un plan de trabajo respecto del fomento del uso de la bicicleta va a compensar las dificultades que pueda traerle a la población o los cambios que pudiese, de cambiar su estilo de transporte, no, no ha habido ninguna que incentive directamente. Porque eso sería incentivarlo como medio de transporte en reemplazo del Transantiago, nosotros lo que hacemos es incentivo de la actividad física, de las actividades recreacionales

Pero en cierta forma ¿no se ha buscado potenciar la bicicleta como actividad física y a la vez usando esta contingencia del Transantiago, no se ha buscado potenciar?

No, no ha habido una directriz política al respecto, que yo sepa no

En general ¿cuáles creen ustedes que han sido los cambios más relevantes en torno al uso de la bicicleta en los últimos años?

Mira, lo que nosotros vemos desde nuestra perspectiva, nosotros lo que sí, estamos impactados los niveles de sedentarismo de la población, que tenemos dos encuestas de calidad de vida, en que una el año dos mil y una el año dos mil seis, que vemos que los niveles de sedentarismo están exactamente iguales y son altísimos, del orden del noventa y tantos por ciento y nosotros sabemos que el sedentarismo con todo el fundamento científico y técnico, que producen una cantidad de pérdida económica y muerte, porque la gente, su salud se deteriora, se pone obesa etc., toda la cadena que va generando, entonces para, ha habido el uso de la bicicleta desde la perspectiva de lograr disminuir los índices del sedentarismo, entonces en eso sí que estamos interesados y comprometidos. Y bueno como lo hemos hecho, un poco digamos insistiendo en la incorporación del uso de la bicicleta que está en distintos espacios, ahora se están haciendo orientaciones para las escuelas promotoras de salud, para que incorporen más el uso de la bicicleta, lo que pasa es que todo empieza como una moda, empieza a aumentar como una bola de nieve, entonces hoy día empieza a aparecer el tema del uso de la bicicleta en los niños por la obesidad, por el sedentarismo, que hay que empezar a atacarlo desde la infancia, entonces se está fomentando eso, pero no hay todavía no hay un programa así, de fomento, solamente hacemos orientaciones que utilicen más la bicicleta.

¿Ustedes tienen una categorización de distintos perfiles de usuario?

Es que nosotros no tenemos ninguna instancia que ya ha hecho más estudio del tema, yo he estado leyendo unos estudios que se han hecho, que me lo ha compartido Cesar Garrido de CONASET, porque yo los he leído y ahí he visto como ha ido incrementando el uso de la bicicleta, pero no es porque el Ministerio en sí tenga una preocupación mayor o haya un equipo que este trabajando el tema, no hay una mesa conformada para eso.

¿Y tienen alguna agenda a futuro?

Mira fuera de las actividades, que yo estoy ya programando, y que se van a empezar a concretar este año, se van a generar estos espacios, porque en el fondo lo que yo estoy trabajando es la generación de un espacio que se use para paseos, con una perspectiva recreacional y eso, que yo sepa no hay otra cosa, probablemente lo que ha da comentando esta cumbre de alimentación, se va a conformar algo yo creo.

En cuanto a la visión del Ministerio ¿es un sentido hacer una entrada de lo recreacional y desde ahí dejar a las personas que solas lo conviertan desde una actividad recreacional a una actividad a lo mejor deportiva, incluso podría ser de alto rendimiento, es como esa la entrada que tiene el Ministerio?

Mira yo creo que de tener alguna entrada, porque todavía estamos teorizando en esto, siempre va hacer una entrada, de fomento a nivel masivo y poblacional y en eso la idea es partir como un elemento recreacional de tal manera de promover la salud, de promover la actividad física, promover la recreación y promover una mejor salud mental, esos son como los fundamentos por donde la salud podría entrar

¿Esto es como Alameda en buena?

Un poco eso, espacios donde la gente pueda y eso entonces que sea el primer paso, primero empiezan yendo a caminar, a recorrer el lugar, después de suben a la bicicleta, después ya no es un día a la semana, es una cosa progresiva, la gente va generando cambios de conducta y en la medida que ven posible subirse a la bicicleta, a lo mejor logran ir hacer las compras, algunas compras en el barrio y después se atreven a más distancia, pero eso sería la línea. Nosotros no, nos vamos a meter en el Ministerio de Transporte, de hecho es acotado a un grupo de personas, no es como lo

Es como un derivado.

Claro, claro.

En cuanto a usted, ¿ha identificado las dificultades de promover la bicicleta o cuáles son las dificultades en general para el uso de la bicicleta en el gran Santiago?

Lo que las personas te dicen normalmente, que son peligro, o sea el riesgo de accidente más que nada eso, el otro tema que aparece mucho cuando se habla el tema de la bicicleta, son los espacios donde estacionar la bicicleta, donde las resguarden, esas cosas que te faciliten, que tengas llegada al metro y dejes la bicicleta y de ahí te transportes en Metro, especie de transporte combinado, porque también podría ser a una Terminal de buses te fijas, aparece como el otro problema.

¿Hay algunas líneas bases que desde el Ministerio, podrían decir, esto es lo que de cierta manera hay que propender, la ciudad tendría que tener cierta infraestructura básica?

En eso hay otros equipos trabajando, en urbanización saludable, en general

¿Eso es también del Ministerio?

Desde Ministerio sí, ahí hay un proyecto de urbanización saludable que están trabajando de tal manera de ir capacitando a las personas de las comunas, de las regiones, digamos en sus territorios, capacitarlo para que ellos desde ahí vayan generando iniciativas que permitan, que mejoren la calidad de vida.

¿Es como podrá la sociedad civil hacer las exigencias?

Claro y que trabajen en unión con el municipio y ahí se generan entonces instancias que respondan a la demanda de la población, porque que se yo fomentar la bicicleta en Valparaíso no tiene mucho sentido, entonces haces una campaña a nivel nacional, pero bueno hay que aplicarla a las necesidades, eso lo está haciendo este programa de urbanización saludable.

En cuanto a las demanda de los usuarios, ¿cuáles han sido las que ha escuchado más recurrentes?

En relación a bicicleta. Bueno la gente demanda espacios para bicicleta con tranquilidad.

Como la familia.

Claro, claro, oque, yo creo que esta idea de cerrar algunas calles, es una súper buena idea, o sea yo creo que la familia siente que tiene un espacio, donde puede recrearse en todo el grupo familiar con tranquilidad y todo eso

Y esta propuesta de Alameda en Buena, ¿se busca repetir la experiencia o fue un caso aislado ¿

Yo no lo tengo claro, porque yo no participé en ese tema, no tengo claro

¿Eso era promocionado por la Intendencia y por la Subsecretaría de Transporte y el MINSAL?

Pero no me participaron de ese tema.

¿Pero fue un proyecto piloto en cierta forma o es una experiencia que se busca repetir, a nivel de política general?

Yo creo que es una cosa, como un piloto que va a permitir que en otras comunas y regiones se implementen espacios similares, pero no se cual es la proyección que tenga eso, aquí en Santiago, no se, no te puedo contestar eso.

¿Y cuál cree usted que deben ser las características más relevantes de una política pública desde el Estado para promocionar la bicicleta, cuáles deberían ser los ejes fundamentales, o principales, por lo menos desde la mirada del MINSAL?

Bueno para nosotros yo creo que tendría que lo más importante es generar una conducta de vida, de protección a la salud en el fondo, de fomento y protección a la salud, ese sería como uno de los ejes más importantes, porque eso en el fondo va a determinar el estado de bienestar de las personas y eso en el fondo es beneficio para el país, en cuanto tenemos trabajadores más contentos, familias más armoniosa etcétera. Esa es como la idea y yo creo y lo otro es convertir esto, o tomar esto, como un recurso de recreación, o sea a través de la recreación llegar a eso, no a través de que tengamos que hacer una hora de bicicleta diaria, me entiendes, como una receta, sino que vamos recreémonos juntos, andemos en bicicleta y ahí vamos a ser más felices, una cuestión así, creo yo que sería como el mensaje, sea esa es mi línea personalmente al mirar el tema de la bicicleta y del proyecto que estoy implementando.

¿Qué actores deberían participar?

Bueno, ínter sectores como el Ministerio de Transporte, que son los que tienen que ver con el tema del cierre de las calles, con las municipalidades también lo que tiene que ver con la gobernancia del territorio, entonces eso sería intersectorialmente, y creo también que la comunidad entera, el Ministerio de Educación también, fomentando la participación de los alumnos en estos espacios, y creo que también podrían haber la participación de otros actores, en el sentido por ejemplo de enseñar normas de tránsito, aprovecharlo como espacio educativo para los menores.

¿Hay algún tipo de coordinación entre el MINSAL y el MINEDUC en esos términos?

No, no hemos hecho nada

Como una campaña de saber, manejar, conducir en las calles.

No entonces eso se tendría que, o sea se podría implementar a raíz de, primero partir con la implementación de los ciclopaseos, así de forma masiva y ahí incorporar otros elementos que puedan ir complementando esta iniciativa, otra cosa que yo he pensado en los ciclopaseos, que nosotros lo hemos focalizado en barrios de alto riesgo, es incorporar.

¿En qué barrio se esta haciendo eso en Santiago?

Por ahora lo estamos viendo en las comunas

¿Ya tiene seleccionadas algunas comunas?

Lo Prado, Cerro Navia, Santa Rosa no, La Pintana, no me acuerdo de las otras.

¿Se seleccionan, con qué criterio?

Porque, por una encuesta de peligrosidad, algo así, una encuesta que hace la estrategia de seguridad ciudadana, ellos determinan los barrios donde hay mayor riesgo, población con mayor situación de vulnerabilidad. Y según eso se eligieron los barrios, o sea las comunas, y ahora dentro de las comunas, obviamente que tenemos que elegir los barrios, porque la estrategia nuestra no es para hacerlo al lado de la municipalidad, sino para generar espacios de compartir y recreación en los barrios donde la gente esta con niveles de violencia más altos.

¿Y eso se lanzaría cuándo?

Como en Julio por ahí, teóricamente tenemos el plan hecho

¿Y la duración más o menos, cuánto dura?

Bueno eso es lo que tenemos que ver con las municipalidades y ver cuanto tiempo lo pueden implementar, ojala sea el máximo de tiempo y nosotros apoyemos el lanzamiento, pero que ellos hagan la manutención, todo eso está en, hoy día podría decir que eso es un proyecto piloto, que vamos a ver como nos resultan y que aprendemos de esa experiencia, para difundirla en otras comunas el próximo año.

¿Y algunas experiencias interesantes tanto a nivel nacional como internacional, que el MINSAL en cierta forma a usado como parámetros para desde ahí lanzar o estimular el uso de la bicicleta, tiene algún estudio, referencia?

Bueno he estado yo viendo las experiencia de las ciclo vías de La Reina, lo de la Alameda *en buena*, los cierres que se hizo en los meses de verano acá en el Parque Forestal y en el exterior el tema de Colombia, en México, en Ecuador.

¿Y qué buscan de esas experiencias en particular, que rescatan?

Bueno la metodología de la implementación del tema y la incorporación de otros actores en esos espacios, como por ejemplo, lo que hizo Colombia de capacitar unos jóvenes, en la parte reparación de bicicletas, hicieron un proyecto al Banco Mundial o algo así, para capacitar jóvenes que estaban en riesgo social, en la reparación de bicicletas, y en hacer, formarlos como guías de turismo en bicicletas por la ciudad, que me parecen interesantes.

¿Y estos planes que ustedes piensan implementar en estas comunas de alto riesgo social o de vulnerabilidad, tiene algún componente similar a estos?

Queremos incorporar ese componente, vamos a ver la posibilidad.

¿Y el programa qué implica, la entrega de bicicleta o?

No, solamente la habilitación del espacio

¿Cierre de calles, algún monitor?

Claro con monitores que ayuden a proteger

¿Representante o algún tipo de...?

Vamos a ver la posibilidad de eso, pero dado los recursos y en el fondo nosotros queremos levantar lo que la comunidad hace habitualmente, o sea relevar una práctica, que es salir andar en bicicleta, relevar eso y darle más importancia, entonces la idea que estos espacios, tengan además otras actividades, como un monitor haga actividad física, haya algún stand de registro civil que pueda hacer algunos trámites, dar información, o sea que sea un espacio ciudadano también, de educación a la población, de entrega de información, de empoderamiento, de tal manera que los ciudadanos y la gente del sector valide este espacio, y después lo empiece a resguardar, a exigir y resguardar, te fijas que no tenga que ser estrictamente la autoridad la que venga a poner ese espacio, sino que la comunidad lo implemente

Y eso es una iniciativa netamente del MINSAL o están trabajando en conjunto con otro organismo estatal.

Vamos, o sea ese es un apoyo que nos pidió la estrategia de seguridad ciudadana, para su trabajo, el Ministerio apoya esta estrategia, ese proyecto y entonces ellos también nos van a apoyar en todo lo que es su red de encargados del tema que tienen regiones y en municipalidades.

¿Y qué tipo de conocimientos son los necesarios hoy, que debiesen generar o a dónde debería apuntar la búsqueda o generación de conocimiento?

A ver yo lo veo más, porque los conocimientos, yo creo que es cosa que tú, la información técnica tú la encuentras en Internet, yo creo que la mayor demanda de información o conocimiento, que se requieren para la implementar el uso de bicicleta, implementar ciclopaseos, cualquier actividad en relación al uso de la bicicleta, es manejo de gestión, gestión pública. Y bueno generar unas políticas, lineamientos políticos al respecto que yo creo que están en crisis todo, que a lo mejor se podrían hacer más evidentes, pero ver la legislación al respecto del uso de protectores o de casco, qué se yo, educar al respecto de eso, porque las normativas ya están como hechas y el Ministerio de Transporte yo veo que está trabajando en la construcción de ciclo vías para el transporte, entonces lo que nos faltaría sería sensibilizar más a las municipalidades que generen espacios en cada municipio. Porque yo hablo de municipio como unidades territoriales, en donde la población está más cercana a usar ciclopaseos, ciclo vías, como les quieras nombrar.

Y ahora como MINSAL, ¿cómo se relacionan con algún tipo de organización desde la sociedad civil, grupos organizados que están enfocados en el uso de la bicicleta o la producción de la bicicleta propiamente tal?

Si nosotros estamos en contacto y hemos participado en la bicicultura por ejemplo, también tenemos, consultamos a algunas organizaciones de ciclista cuando tenemos que hacer algunas actividades, convocándolos, por ejemplo actividades masivas, y en mi caso yo me contacto con varias organizaciones de ciclistas para conversarles del proyecto e ir obteniendo un, que les parecía, así que estamos en contacto.

¿Y eso son relaciones, que ya llevan varios años, cuánto tiempo más o menos?

A ver yo el año pasado y el antepasado, con los de *bicicultura* estuvimos presentes

Y con quien se han contactado

Con Amarilis

Ya, Amarilis Horta

¿Y alguna otra organización, con la cuál ustedes tengan contacto?

Bueno con Gonzalo (...), con los Furiosos Ciclistas, con los Macleta

¿Pero hay una mesa de trabajo en conjunto?

No, recién creo que se va a conformar una mesa

¿Pero patrocinada por el Ministerio?

La esta convocando el Ministerio de Transporte, la subsecretaría de Transporte

¿Y ahí participaría el MINSAL, como un?

Un referente.

Hablando de las necesidades, de aspectos técnicos y de salud propiamente tal, en torno al uso de la bicicleta, ustedes como MINSAL ¿tiene algún decálogo o manual de un buen andar en bicicleta o estándares técnicos del uso de la bicicleta?

Mira yo vi uno y lo tuve en mis manos, lo guarde, lo debo de haber prestado y lo perdí, pero no me acuerdo no siquiera quien lo saco, a lo mejor fue la SEREMI, pero nosotros de aquí, del Ministerio, yo te puedo hablar del último tiempo, no tenemos un grupo que enfrente el tema, entonces nosotros no hemos generado material, pudiera ser que alguna SEREMI haya generado material, pero nosotros no, quizás es uno de los desafíos de generar algún material similar a algún decálogo o algo así, si yo vi un manualcito, una cosa así, de los cuidados, las reparaciones, trayectos. Ahora la utilidad de eso de repente es relativa, porque habitualmente el uso, o sea yo te regalo esto, tu le hechas una mirada, lo dejas ahí, entonces es un material que es caro y que la verdad que es tendrías que darle uno a cada persona, porque todos tendrían que estar educada, entonces yo creo que hay que hacer, generar formas de difusión más masivas

¿Como cuáles?

Pero por ejemplo con los niños podríamos hacer una alianza, poner un programa de televisión infantil, en donde se transmitiera algunos conceptos de cuidado para andar en bicicleta, de hecho se ven en algunos programas, o sea he visto algo por ahí, a nivel de salud los trabajadores, se que hay empresa que están regalando por ejemplo chalecos reflectantes, empresas fruterías, o sea hay, nosotros no lo hemos hecho, nosotros, pero.

Existe la experiencia

Claro

Entiendo lo que apunta el Ministerio, estas entradas a nivel masivo, pero más allá de lo masivo ¿algunos estándares donde ustedes digan: mire usted si hace más de tantos minutos en bicicleta por día o por semana, usted va a adquirir ciertos beneficios, ustedes tienen alguna?

No, no nosotros en eso mira se hicieron unas pautas de actividad física que después te voy a pasar material de eso, se evito llegar así con detalle, por que la verdad, es que lo que tu necesitas es distinto a lo que yo necesito y además depende de las actividades de cada uno, de la edad que tienen, o sea, son tantas las variedades que están en juego, que no hay como indicaciones, sino que usen la bicicleta, recreése activamente y eso es, puede caminar media hora al día o andar en bicicleta, qué se yo, después lo voy a ver, aparece en el dibujo una persona en bicicleta, o sea esta presente el recurso bicicleta en nuestras orientaciones.

Ahí me entra una duda, porque supuestamente porque lo que yo entiendo, la Organización Mundial de la Salud y bueno como lo ha adoptado el MINSAL también una persona sedentaria, es una persona o una persona que no es sedentaria, es alguien que hace treinta minutos, tres veces a la semana con intensidad alta, que lleva un ritmo. Dicho a lo anterior que todos tenemos distintas capacidades y distintas podemos esforzarnos o hacer actividades físicas de distintas intensidad. Cómo podemos entonces, si hablamos de un noventa % de sedentarismo actualmente en Chile, ochenta y dos en las mujeres y ochenta y nueve en los hombres. ¿Cómo hacemos o cómo traducimos esto a un estándar general si estas variables son distintas para cada persona?

Sí, mira de partida la definición de sedentarismo que tenemos hoy día, es súper estricta porque exige que tu hagas treinta minutos, por lo menos, no, una hora por lo menos una vez a la semana, fuera de tu horario laboral, o sea significa que si tu anduviste media hora para allá y media hora para acá todos los días para ir a trabajar, eso no es actividad física. Ya los expertos se están dando cuenta que con ese criterio están, o sea que no noventa y tantos por ciento somos sedentarios, entonces están viendo que eso no definiría realmente el sedentarismo. Que si tú caminas media hora diariamente, ya no eres sedentario, de hecho acabamos de hacer una presentación de que con un poco de actividad física. Porque cual es el objetivo de estudiar el sedentarismo o focalizarnos en el, es que sedentarismo no sea un factor de riesgo para la salud, no es porque queramos tener una población de atletas, no, nosotros queremos disminuir los riesgos de enfermedades crónicas, por eso queremos disminuir el nivel de sedentarismo, entonces él mostró ahí investigaciones que se han hecho ahora último en que muestra que con un poco de actividad física disminuyes fuertemente y después hace una curva, ya tu empiezas hacer un poco de actividad física, el nivel de riesgo baja fuertemente, porque has hecho un poco de actividad física y después si tu sigues haciendo harta actividad física, in crescendo, que llegas hacer casi como un atleta que todos lo días haces, que se yo, el beneficio de eso es muy poco. Entonces la verdad que con un poco de actividad física ya tenemos cubierto, o sea disminuyen los riesgos de enfermedad, por lo tanto nosotros necesitaríamos que la población incorpore solo algunas, poco tiempo y que se podría dar, en distintas condiciones, o sea caminando del metro a la oficina todos los días, eso ya no serías una persona sedentaria.

¿Usted tienen algún tipo de medición respecto del uso de la bicicleta propiamente tal? es decir si una persona viaja tanto tiempo, ahí se empieza a generar beneficio

Ahí en la presentación lo ponen,

Pero como MINSAL, ¿no tiene medición o estándares?

Es que nosotros no tenemos un equipo que trabaje el tema, así, desde la perspectiva de ..., del desgaste físico, no nosotros no somos científico en el tema, nosotros somos operativos, eso se lo dejamos a las universidades, a los investigadores, nosotros claro usamos sus investigaciones para tomar políticas, entonces nosotros sabemos que hay que hacer actividad física y que la bicicleta es un buen recurso, pero ni siquiera hemos determinado cuanto se requiere, simplemente hablamos de que se recree activamente y que lo use, así como podría caminar.

¿Ustedes tienen algún conocimiento de estudios o mediciones técnicas del uso de la bicicleta en usuarios no deportivos?

Claro lo que acaba de demostrar este Doctor en esta reunión, eso ya se va a convertir en un argumento nuestro también

¿Pero anteriormente?

Si, o sea toda la información que esta en la pagina Web de la OPS, hay mucho detalle de cuanto se gasta, pero no es un detalle que yo maneje, porque lo que yo hago no lo necesito, yo solo necesito saber que eso es recomendable, si después me dicen que yo voy a trabajar en una mesa, donde vas a tener que dar orientaciones específicas por el uso de la bicicleta, ahí tendré que hacer una tabla, que si usted anda media hora, tanto, que se yo, pero en lo que estoy hoy día no

¿Cuáles serían los beneficios con la bicicleta, más allá que la persona gane un espacio o que de cierta manera se recree propiamente tal, algún otro beneficio más allá de botar estrés?

Todo lo que tenga que ver con beneficio a la salud, pero además hay beneficios que van más allá de la salud, como por ejemplo, la sociabilidad y desde la sociabilidad, la perspectiva de derechos, de los derechos que yo tengo de utilizar las calles y de llegar a empoderarse como ciudadano, o sea, de la salud también se llega aun tema del ser social y de la participación social, entonces eso te podría agregar, porque nosotros fomentamos que el uso de la bicicleta vaya a ver mayor ganancias en las empresas o distribuidoras de bicicletas no, siempre lo miramos desde la perspectiva social e individual

Claudia Rodríguez y Cristian Navas; Transantiago – MTT.

Lo que me interesa es conocer, primero que nada, es la visión general que ustedes tienen sobre el uso de la bicicleta, en términos generales, en Santiago y sobre todo desde una perspectiva más o menos histórica, ¿cómo se veía antes del Transantiago, los cambios que produjo el Transantiago.

¿Tú quieres que sea en relación al Transantiago ó?

No, cómo lo ven ustedes ya sea desde la perspectiva institucional, ya sea desde sus propias experticias, cómo ven, en qué está el uso de la bicicleta, qué cambios ha habido.

Claudia. Yo creo que hay dos cosas importantes en las bicicletas de Santiago, uno es asociado a al trabajo, por la economía para ir al trabajo y lo otro que es recreativo. Dentro de lo recreativo, me da la impresión, que es lo que vendrían a hacer todas estas organizaciones de ciclistas así como hobby.

¿Qué vendrían siendo, por ejemplo?

Claudia. No, en general organizaciones como los Furiosos, que al final hacen como un club y que han generado muchas cosas positivas. Yo creo que esos son como los dos grandes usos, y ahora se está conversando más a cerca de cómo la bicicleta efectivamente un modo de transporte dentro del sistema de transporte urbano. Yo creo que para ese lado (...) nosotros como gobierno. Y la mayoría de las organizaciones están entendiendo que sí que funcionar como un modo de transporte más, eso quiere decir que tenemos que generar estos espacios en que se respetan otros modos que están funcionando en la vía.

Cristian. Si bueno, más o menos en la misma línea de lo que dice Claudia. Yéndose un poco al pasado, según lo que se entendía antes, no se entendía de que la bicicleta fuese un modo de transporte, estaba asociado principalmente a un juego o juguete o un ambiente recreativo. Hoy día, por la transversalidad que tiene la bicicleta, por todos los beneficios que uno puede encontrar, que están asociados a los temas de salud, de energía, a los temas medioambientales, se ha entendido, no sólo nosotros sino experiencias internacionales, que la bicicleta es una buena solución a un montón de problemas que están súper arraigados en la sociedad actual. Entonces desde ese punto de vista, nosotros que estamos más asociados de alguna manera al tema del transporte, lo vemos desde esa perspectiva, como otro medio de transporte que de alguna manera tiene todas estas implicancias que son una necesidad en la sociedad actual, y en ese sentido, lo que nosotros apuntamos es a que se incorpore como otro medio de transporte, que tenga, que abarque lo que el mismo modo puede tomar, que son los viajes que no son excesivamente largos, pero sí una cantidad importante de viajes, una conectividad especial que puede ser con el Metro, con el mismo Transantiago, y desde esa perspectiva creo que nosotros queremos impulsar y trabajar. Hemos visto que más allá de los esfuerzos que se han hecho a nivel de Gobierno quizás con construir ciclovías, esto de alguna manera tiene un trasfondo que ha superado las expectativas, porque hay mucha gente que hoy en día hemos visto que se ha subido a la bicicleta, y va más allá de lo que quizás uno puede esperar, que son las cosas que se han realizado a nivel de infraestructura a nivel de coordinación; pero hay un tema que es fuerte detrás de eso, muy seriamente el tema del Transantiago, lo que pasó desde la implementación.

Claudia. No hay una visión al respecto, o sea un registro de números de cómo ha crecido la bicicleta no, por lo menos en MINSAL hubo un plan de seguimiento que es en tres comunas y que eso claramente no te indica lo que está pasando en toda la ciudad. Además que son comunas pro autos, que no tienen las mismas características.

Cristian: Pero si bien en un estudio pudimos, se hizo la pregunta de en qué, a ver cómo lo explico. Pero enmarcándolo en lo que tú dices, que son en tres comunas de la capital se hizo un estudio de seguimiento, en que en se siguen en los últimos tres años, haciendo encuestas asociadas al tema de bicicleta, y ahora después del Transantiago se incluyó una pregunta, que está asociada, hace un año, a las características de su viaje, a todos los ciclistas, y la mayoría o sea un porcentaje importante

Claudia: El 31% venía de la micro y de ese 31% el cincuenta por ciento se cambió de modo de transporte por las dificultades del transporte público. El 21% decía que era por razones económicas, pero esos son de ese 31%.

¿Y el otro porcentaje?

Claudia. Eran (...) habían muchos más, se atomizaba más

Una de las cosas interesantes de pesquisar es saber si la gente, es que en este punto que todos parecían separar (...). Es saber si en este punto, hay gente que se está bajando del auto, en el fondo están funcionando las campañas de promoción del uso de la bicicleta, o hay gente que se está bajando del Transantiago.

Claudia: El crecimiento de la bicicleta ha sido sostenido desde que se inició este plan. Pero ahora se detectó que en este crecimiento sostenido un número importante de las personas que se cambiaron de medio de transporte, venía del micro. Pero hay que entender que los que se cambiaron son el 31% y de este 31% si se lo considera como 100%, la mitad venía por el tema Transantiago.

Ahora el tema de estudio, es sobre el tipo de usuario, con lo que estamos trabajando nosotros, me hablaban de usuarios que usan la bicicleta como medio de transporte, también está el deportivo, el recreativo.

Cristian. En ese ámbito, lo único que conozco yo que se ha hecho para estratificar el tipo de gente, es a nivel socioeconómico, que es lo que veían en la encuesta origen-destino, eso es lo que como se ha estratificado de alguna manera, pero no ha habido digamos un, por lo que vimos en el estudio de seguimiento tampoco se

Claudia: Sí, ahí se ve el motivo de viaje, sexo, género y edad.

Cristian: Sí, esos son, pero así como con características más socioculturales, no ha habido un análisis profundo.

Claudia: En la encuesta también vimos, el que era trabajador privado, empleado público. Pero en la encuesta origen-destino en Santiago, te da una información por género, por edad y por estrato socioeconómico.

Cristian: entonces cuando hablamos de este estudio de seguimiento, estamos nuevamente hablando de estas tres comunas.

¿Se acuerdan de los resultados en términos sociodemográficos?

Claudia. Hay mucho estudiante (...)

Cristian: Y bueno, desde el punto de vista socioeconómico de la ciudad (...)

Claudia: Yo quería agregar algo, en la encuesta origen-destino, el 100% de las comunas de Santiago, tienen la mayoría de los viajes que se realizan dentro de la comuna, y eso es un dato muy importante porque eso significa que son viajes de corta distancia, y que son en general orientados a transportes no motorizados, ya sea a caminar o en bicicleta. Entonces es un dato muy importante y que ha salido en todas las presentaciones, en todos los ministerios en el último tiempo, y es a donde tendríamos que ir a ver qué pasa con esos viajes.

Yendo a un tema más específico, ¿cómo es que trabajan cada uno de ustedes la gestión en el tema de la bicicleta? si lo pudiesen describir específicamente.

Cristian: A ver, cómo trabajamos. Este tema definitivamente, algunos programas o instituciones del sector público, lo han venido trabajando desde hace más tiempo, otros más recientemente, otros lo han dejado, y yo creo que tiene que ver con lo novedoso que es el tema o sea principalmente la transversalidad que tiene, pero que se alguna manera yo creo de a poquito se ha ido metiendo en la agenda pública. Cómo trabajamos nosotros, o sea bueno, trabajamos enfocando en el ámbito de competencia que tenemos cada uno. Si bien entendemos que el tema de transversalidad es importante, yo desde el punto de vista del Ministerio del Transporte, seguramente les importa ver el tema de la bicicleta como un medio de transporte, que a lo mejor va a ayudar a que idealmente la gente que utiliza el auto se baje y ande en bicicleta, ese es como mi objetivo principal. Y cómo hemos trabajado, bueno, también por la transversalidad del tema, lo que hemos tratado de hacer, es generar la mayor cantidad de vínculos en esta transversalidad que hay, quizás con otros ministerios, pero es un tema que estamos trabajando, yo no te podría decir que tenemos una red un cosa interministerial asociado, yo creo que todavía esa institucionalidad no la tenemos, pero de todas maneras esperamos que con la relevancia que puede tener el tema surjan.

¿Y las actividades específicas que desarrollan ustedes?

Cristian: Particularmente como Ministerio de Transporte tenemos que llevar las políticas de transporte del país y dentro de hay varios hitos que están asociados a la bicicleta, y esas cosas asociadas a políticas, por ejemplo en los Tratados de Libre Comercio hay temas de transporte, que están asociados a que se incremente el uso de transporte de no motorizados y eso está de alguna manera dentro de esos convenios, entonces de alguna manera nos tenemos que hacer cargo, y cómo nos hemos hecho cargo, hemos entendido que por lo menos acá, en mí qué hacer, que es la división de estudios de la Subsecretaría de Transportes ha sido generar estudios asociados al tema de bicicleta. En los temas más contingentes, tratar de dejar al tanto qué es lo que está sucediendo con la construcción de ciclovías, tratar de participar en eso, incorporarse en las mesas de trabajo que se vayan generando, pero eso es como lo mismo que te decía, no tenemos una institucionalidad integradora todavía, esperamos tenerla, pero vamos para allá yo creo.

Claudia: Nosotros estamos en un ámbito mucho más restringido, nosotros trabajamos desde el GEF es una (...) del Banco Mundial para un proyecto que se llama "Transporte sustentable y calidad del aire para Santiago" y este es un proyecto que contempla varios componentes, que tienen que ver con la realidad, pero también hay algunos que (...) y de ahí se derivan todas las acciones como Transantiago en el ámbito de la bicicleta, porque el ámbito más general lo lleva el Ministerio y la Subsecretaría de Transporte. Nosotros independiente de la Subsecretaría de Transporte tenemos estos que es súper específico. Y en este momento en el uso de la bicicleta había un componente de Línea base, que se hacía una línea base para hacer un seguimiento para el uso de la bicicleta, en comunas, que se definieron que eran Ñuñoa, Santiago y Providencia, por algún ámbito territorial tenía que ser, por eso el estudio está enfocado ahí, y también una campaña de promoción del uso de la bicicleta, que es paralelo, que también es en estas tres comunas y una inversión en infraestructuras, que serían ciclovías y esto derivó en la construcción de ciclovías en Santiago y Providencia y en Ñuñoa no se pudieron construir ciclovías porque no se pudieron terminar (...) que se declararon desiertas y esto fue que se reorientaron a la (...) de ciclovías en todas las comunas y a la construcción de estacionamientos.

Cristian. Pero igual yo creo que un poco más allá de eso, ustedes tienen que ver en las obras de infraestructura de Transantiago e igual ustedes se las han jugado

Claudia. Sí, porque Transantiago responde al tema ambiental, se busca mejorar la calidad del aire de Santiago con un transporte sustentable, entonces en la planificación de los corredores dedicados a los buses del Transantiago se contempla en su diseño ciclovías. Qué gracia tiene esto, que los corredores que podrían ganar que son troncales, o sea atraviesan grandes distancias de la ciudad, tú vas a tener una ciclovía continua a lo largo de estos corredores.

Cristian. Bueno, y en cualquier instancia que tenga que ver con Transantiago, ustedes seguramente van a, lo que quiero decir es que el ámbito de acción de ustedes tampoco se basa únicamente en la donación del GEF.

Claudia. Sí claro, pero estas otras cosas se van a ir haciendo más adelante, lo que te digo el GEF está súper definido tiene sus componente súper claros. Lo otro es claro, queremos hacerlo en todos los corredores, quizás no el 100% de los corredores van a tener ciclovías, porque eso depende de cuando tú llegues al terreno. Lo mismo pasa con otras iniciativas las zonas paga, no sé si han visto las zonas paga que son unos paraderos con unas rejas alrededor y que tú validas afuera antes de entrar, la idea es que las zonas paga definitivas van a tener un edificio, una construcción más consolidada, también considere estacionamientos para bicicletas, para que unos pueda combinar con el Transantiago. Y también por una línea de infraestructura del GEF, la idea es también hacer estacionamientos de bicicletas, en la periferia para alimentar al sistema de transporte. Por eso te digo, el área de infraestructura, los corredores, las zonas paga, eso se va a ir definiendo, no es algo que yo te pueda decir ya se corta aquí, lo otro ya está cerrado, es una cosa súper definida.

Me queda claro, que lo que trabajan ustedes es desde la perspectiva de transporte y medio ambiente, ¿cuáles otras dimensiones se consideran, por ejemplo, el tema del sedentarismo están considerado en el plan de trabajo, u otras consideraciones?

Cristian: O sea obviamente lo consideramos como un plus, o sea definitivamente en Santiago a toda iniciativa por bicicleta sustenta todos estos otros componentes. Pero de alguna manera nosotros lo consideramos y seguramente lo incorporamos en la medida que podamos, pero de alguna manera como Ministerio y Subsecretaría de Transporte el objetivo programático, o sea como objetivo programático del ministerio mejorar la salud es como una segunda derivada, como una externalidad súper importante, y que de alguna manera tenemos que potenciarla con los trabajos que seguramente tenemos que seguir potenciando como Ministerio que tienen esos objetivos como principales. Pero nuestro objetivo principal es poner a la bicicleta de la mano con el tema medioambiental y lo que nos interesa es disminuir la congestión, y esos son temas como más de transporte.

Claudia: Pero igual al hablar como de transporte sustentable para mejorar la calidad de vida, de hecho tu ya tienes una visión integral del tema. Siempre cuando ves los objetivos de la forma en que nosotros lo estamos haciendo estamos hablando de mejorar la calidad de vida, eso va más allá de la congestión, es transversal. Ahora debo decir, que en el caso nuestro, hay un acento súper importante en educación, es muy importante, nosotros pensamos que esto debe aprenderse desde pequeños, que tiene que ver con educación del tránsito, que tiene que estar dentro del currículum educacional, quizás dentro de (...), a eso vamos, ese es un objetivo de largo plazo de incorporar aquí un material, eso es lo que vamos a generar ahora, a largo plazo, es la educación.

Me gustaría que repitieras, para que quedara más claro para sistematizarlo, el tema de que en algún minuto se desagregaron algunas de las organizaciones que estaban involucradas en el tema, y ustedes continuaron básicamente estas tres partes: educación, infraestructura (...)

Claudia: GEF tiene una parte de infraestructura con las ciclovía y ahora también iluminación de ciclovía; por otro lado también hay un plan de seguimiento al uso de la bicicleta; y el tercer componente es una campaña de promoción, que se inició con un ONG que se llamaba "Ciudad Viva", esta ONG diseñó una campaña y se empezaron a implementar algunas actividades y después por acuerdo con la contraparte rescindió y eso quedó como un elemento en bruto a trabajar. Se hizo una nueva licitación y se contrataron a dos nuevos asesores en aspectos temáticos que tomaron esta campaña en bruto y le dieron una forma más acabada. Terminando esto, esta campaña más acabada, estamos en la fase actual, en que uno de los asesores se transformó en el coordinador de la campaña y quedó un diseño de campaña que recogía, que tenía que tener una línea de facilidades para ciclistas, pero en caso específico de estacionamientos, que se recogió con el trabajo de organizaciones, encuestas y es muy importante los estacionamientos para bicicletas; por el otro lado una campaña educacional, que esto significa que desde niños, desde chiquititos los niños tienen que ir aprendiendo lo importante que es la bicicleta en todos los ámbitos, desde una visión integral y una campaña de promoción en la calle, haciéndolo visible.

Ahora hablando un poco sobre del desarrollo del tema, quisiera preguntarles que cuáles creen ustedes que son las principales necesidades que se requieren en la ciudad para fomentar o desarrollar este tipo de actividades, separando el tema vial, económico, el de función del uso de la bicicleta.

Cristian: Lo que por lo menos yo he estudiado y he visto, el principal tema es cómo uno hace que el individuo común se suba a la bicicleta, y en eso, los antecedentes que yo he revisado, de partida la gente de alguna manera no tiene un rechazo a lo que es la bicicleta, y la mayoría de las personas a lo mejor dicen "no si yo a lo mejor haría los viajes en bicicletas", de hecho sé andar en bicicleta, podría acceder a una bicicleta", el tema es que hay que ver por qué esa persona finalmente no se sube y hay un tema cultural detrás asociado, claro podemos hablar de estrato y podemos hablar de situaciones que la gente piensa que son de una manera y que de alguna manera la bicicleta no tiene esos problemas, dicen no es que hace mucho frío para andar en bicicleta y hay ejemplos de países europeos de gente que usa la bicicleta y está nevando; creen que hay problema de seguridad quizás, pero hoy en día hay mucha gente que se traslada en bicicleta sin ni siquiera tener una infraestructura tan importante como uno que podría pensar que hayan ciclovías por todas partes. Entonces de alguna manera lo que vemos nosotros, lo que yo veo, es que hay que generar todas las instancias posibles para promover el uso y principalmente uno podría decir que las actividades recreativas no apuntan al tema directamente al tema que nosotros buscamos que es el tema de transporte, pero nosotros sí creemos que esas actividades recreativas ayudan a que el individuo común se suba a la bicicleta y se de cuenta de que entro de subirse a una bicicleta y hacer un viaje no hay algo tan complicado. Entonces, así hay muchas otras aristas que se tienen que tratar, como es el tema que decías tú que es también del estatus, de alguna manera decir "oye, si tú andas en bicicleta, nadie te va a mirar como que eres inferior", ahí hay varios temas culturales y de prejuicios asociados a la bicicleta. El mismo tema de "no", dice la gente, "cómo me voy a ir en bicicleta si voy a llegar todo transpirado", y bueno está claro que a lo menor la primera semana vas a llegar un poquito transpirado, pero ya cuando agarres la práctica seguramente ya no te va a ocurrir, hay harta experiencia en el tema. Esas son las cosas que nosotros queremos desmitificar, entendiendo ya que es un tema cultural y de seguridad básicamente.

Claudia: Trabajo en la organización de los temas que es la falta de seguridad en relación al nuevo modo de transporte, hay sección bien importante hoy para el ciclista andar en la calle, porque lo que apuntan cuando uno recoge todas las

impresiones del ciclista urbano, que es muy necesario tener ciclovías por toda la ciudad, para hacer un trayecto urbano, tú deberías andar sin problema por la calzada, respetando el espacio del peatón, que es la vereda y convivir con los automóviles. Ahí hay un tema de velocidades de los automóviles, de la educación, que no es tan sólo ver el uso de la bicicleta en el ciclista, en el usuario de la bicicleta sino también los vehículos tienen que aprender a mirar a la bicicleta al lado de la calle. Entonces al final, no deberían tener que invertir tanto dinero en hacer ciclovías, que no son tan caras pero igual es un esfuerzo enorme, si tu quieres poner en todos los ejes de la ciudad ciclovías, sino más bien, hacer más bien una ciclobanda que es una demarcación en el piso y que se va a respetar por los automovilistas y los motociclistas y va a poder andar tranquilamente.

O sea que los problemas no serían viales, de infraestructura.

Claudia: Yo creo que no es cuento de infraestructura, si pudiéramos usar la infraestructura que hay ahora, yo creo que se podría usar mejor. En eso claro, hay una pega de cultural fuerte, de educación, y también de regulación en cuanto a las velocidades.

Cristián: O sea que, en el fondo, de alguna manera con la construcción de la coclovías tu incentivas que la gente se suba a la bicicleta, porque tienen las condiciones de seguridad súper evidentes que le otorga subirse al estar en una ciclovía, que un espacio sólo para el ciclistas. Entonces esa situación ayuda a pensar “yo puedo andar por la ciclovía, en sectores en el cual no debería haber ningún otro vehículo que ocupe el espacio, yo voy feliz por la ciclovía y no tengo problema”, entonces eso viene a dejarle un incentivo a la gente a decirle mira “tú tienes ciclovías, y tienes seguridad, en que no tienes el riesgo de que te vayan a atropellar”, pero pensar en que quizás que en toda la ciudad vayan a haber ciclovías, a parte de ser una inversión súper grande, creemos que no es la, o sea yo creo que no es la solución, o sea no es sólo eso, perfectamente como decía Claudia, uno debería esperar que con educación y con cosas que quizás son un poquito a largo plazo, debería poder convivir el auto y la bicicleta quizás en un mismo lugar, los vehículos motorizados.

Yo sé que ya salía un poco ya en el tema en relación a la intersectorialidad que el gobierno debe manejar como para poder generar la promoción del uso de la bicicleta, pero ¿cómo ven ustedes en términos de la generalidad, cuáles son los actores que debieran estar involucrados en el tema de la promoción del uso de la bicicleta, tanto desde la perspectiva del Estado, como de la sociedad civil, etc.? ¿Quiénes consideran que son los actores claves?

Cristian: O sea acá, como decíamos denantes, acá cada ministerio tiene su cuota de responsabilidad en el tema, o sea yo creo que hoy en día, por la transversalidad del tema, seguramente el Ministerio de Salud tiene mucho que hablar por los índices de ha tenido el último tiempo, de obesidad infantil, de sedentarismo, de hecho es más yo he visto estudios y análisis que dicen que los países en general en el mundo han aumentado mucho las enfermedades que ellos le dicen, no me acuerdo, son crónicas no transmisibles, ellos las definen así, y las enfermedades crónicas no transmisibles tienen un tratamiento que son de costo súper elevado a nivel mundial, y se entiende desde ahí, desde el punto de vista de la salud, que la única forma de apalearlo no va a ser con platas del Estado, el Estado ya no va a tener plata para poder , y la forma de prevenir es que la sociedad se haga más activa, y de qué manera uno es más activo, no yendo una vez a la semana al gimnasio, porque el promedio que tiene, que está inscrita en el gimnasio, es el promedio de veces que va a la semana. Entonces definitivamente es incentivar a que las personas tengan más movilidad, y cómo generas tú esa mayor movilidad, generando lazos por ejemplo (...)

Yo le pregunto básicamente por lo que me comentaba, si hay especies de coordinadoras, mesas, que genere el gobierno regional, ¿qué son esos estamentos que están haciendo, y qué participación tiene la sociedad civil en ellos?

Claudia: A ver está el MOP haciendo, construyendo en la ciudad y en lo rural.

La idea es que me cuentes un poco en esta instancia de la Intendencia y si es que tiene relación con la sociedad civil.

Claudia: sí, es que yo quería aportar un poco a lo que estaba hablando Cristian. Yo creo que una buena forma para bajar a la sociedad civil, tiene que participar en estas iniciativas y eso es lo interesante que tiene esta mesa, esta mesa podría ser de cualquier institución; pero si lo pensaras tú, el Gobierno Regional convocó a todas las instancias gubernamentales que trabajan en el tema, principalmente en infraestructura; pero podría haber invitado a educación, salud, pero principalmente infraestructura. Por el otro lado, su otra cara es convocar a los municipios para coordinar, si por un lado dicen qué está haciendo el gobierno, y bueno, hacen una especie de levantamiento de información y esa es la base con que van a trabajar.

¿Y esto a partir de cuándo?

Esto desde el 2007. Por otro lado, ellos son los que les dan el financiamiento de los proyectos a los municipios. El municipio presenta su proyecto de ciclovía o cualquier de toda índole, y se da una cartera de proyectos, se evalúa y el gobierno regional les entrega financiamiento, no a todos, sino a los prioritarios. Entonces qué está haciendo esta mesa, priorizar aquellas ciclovías, ciclobandas, como quieras llamarlas, que se conectan para generar algún tipo de red en la ciudad, porque en este minuto los municipios estaban presentando proyectitos que no llegaban a ninguna parte, entonces la idea es conectarlo y trabajar sobre la base de lo que está haciendo el gobierno; entonces son varias capas que se van superponiendo para formar una especie de red de ciclovías.

Cristian: Aportando un poco, son temas de infraestructura principalmente, o sea no ha habido en una comuna presente un tema de educación de la bicicleta, principalmente ha sido de infraestructura que, bueno, tiene toda la importancia que tiene; pero claro hay otra o sea yo creo que, esperaríamos que esta mesa generara, a lo mejor, otro tipo de iniciativas por bicicleta que no sean solamente de infraestructura, por ahora no ha sido.

¿Se recoge la opinión de la sociedad civil en el tema?

Se recoge la opinión desde el punto de vista, como decía Claudia, que se trabaja con las Municipalidades y estas tienen mucho más acercamiento con lo que son las bases de las Juntas de Vecinos y de alguna manera hablando en general del tema de la bicicleta, yo por lo menos en lo que me ha tocado en este tema, las agrupaciones de ciclistas tienen mucho que decir en este tema; por lo menos yo, en otras temáticas de transporte, no he encontrado un tema que tenga tanta relevancia en las agrupaciones de ciclistas, o en las agrupaciones sociales por así decirlo. En general los temas de transporte han sido históricamente tratados, quizás, entre cuatro paredes entre la entidad de gobierno y más bien los prestadores de servicios de transporte, y no de la comunidad misma.

¿Ustedes tienen algún tipo de acercamiento con las organizaciones?

Sí, nosotros de alguna manera tenemos entidades gubernamentales que recogen sus opiniones, de acuerdo a los cánones normales de convivencia, o sea si a nosotros nos llega algo tenemos que recibirlo qué se yo; pero no hay todavía una institucionalidad. La Secretaría General de la Presidencia tiene una división de organizaciones sociales, que entrega, de alguna manera, financiamiento a entidades sociales, y deberíamos quizás ó ellos deberían también, involucrarse. Estamos tratando de hacer ese trabajo.

Claudia. Yo creo que igual eso es importante

Cristian: Nosotros, a partir de una petición de una agrupación de ciclistas, que convoca a cierto subconjunto de agrupaciones, que no son todas, Los ciclistas Unidos de Chile, que agrupa a varias organizaciones. Ellos, se reunieron con la Subsecretaría de Transporte y le plantearon sus inquietudes, y la Subsecretaría dijo que nos reuniéramos más seguido, quizás una vez a la semana, poder canalizar sus inquietudes y ver la posibilidad de trabajar en conjunto. Eso lo hemos venido desarrollando, para darle sustento a este trabajo, nosotros no podemos pensar en hacer una cosa; o sea, dentro de los planteamientos que ellos han hecho, la respuesta a sus inquietudes y también lo que a nosotros nos gustaría hacer es un trabajo más en conjunto; pero eso es un tema que estamos trabajando, todavía no se ha visto.

Eso me lleva a la pregunta de ¿cómo llega el tema de la bicicleta a tener el énfasis que hoy tiene en el Ministerio de Transporte? ¿Se recoge la problemática a partir de lo que está pasando en la sociedad civil, o tiene que ver con copiar modelos que se están implementando fuera, de dónde viene?

Yo creo que viene un poquito de todos lados, por ejemplo, con Marcelo yo he trabajado mucho en este tema, y la historia de por qué Marcelo se metió en este tema es, más bien, porque su director ejecutivo de la época, tenía una sensibilidad especial por el tema; por otro lado, nosotros podemos decir, seguramente a partir de esa iniciativa o quizás a partir de otras organizaciones, que han puesto el tema, el mismo tema de los Furiosos Ciclistas, que tienen la salida, ha hecho que el tema se ponga en la agenda, ha venido yo creo que de diversas partes.

Claudia: Sí, también de una política bien constituida, que es el plan de transporte urbano para Santiago, que uno de sus aspectos principales es el fomento del transporte no motorizado, y de ahí viene después que (...) entreguen financiamiento y uno de los componentes vuelva a ser, es el programa número seis. Eso es importante, porque es una política de transporte, en que ya claramente se dice esto es importante, por la cantidad de viajes que teníamos con los transportes no motorizados, que definitivamente hay que ponerle ojo, hay que ponerle esfuerzo.

Ustedes como Transantiago ¿tienen algún tipo de vinculación con organizaciones?

Sí, es que nosotros por este GEF, desde un principio probé tener contacto con organizaciones, y de hecho una de las consultoras forma una organización, "Ciudad Viva", y ahora a nosotros también, como exigencia del banco Mundial, tenemos que incorporar procesos de participación en todos (...). Entonces que vamos a hacer estacionamientos ahora con los municipios, tiene que haber una fase de participación con las organizaciones pro ciclistas de cada comuna con que se vaya a trabajar, y así sucesivamente.

¿Cuáles son las metodologías que implementan?

Es que ahí te podría contar poco, porque hay una antropóloga que se dedica a eso.

Ahora, otra pregunta que también ha salido un poco, pero que me gustaría profundizar un poco más, ¿cuál es el rol que les asignan ustedes a los gobiernos locales en el tema de la promoción del uso de la bicicleta? Está por una parte el tema de la ciclovía, pero ¿hay otro tipo de evidencias que hayan desarrollado con ellos o que ustedes tengan como un tipo de alineamiento estratégico hacia los gobiernos locales?

Cristian: Yo creo que el tema de la recreación algo se ha hecho, en La Reina, por ejemplo, y por lo que tengo entendido hay varias otras comunas que han pensado y están pensando incorporarlo este tema de los recorridos dominicales, de acercar al vecino a su comuna, es un tema que ha dado qué hablar; pero no sé si otras iniciativas que no sea de infraestructura a nivel de los gobiernos locales, no sé si ha habido. El otro día salió en el diario, que la comuna de Casa Blanca había entregado no sé cuántas bicicletas y cascos a un colegio, para que niños de esa zona más bien rural, que viven lejos, les entregaron bicicletas para que llegaran en bicicletas al colegio. Esas son iniciativas que perfectamente podría copiar algún otro municipio.

La pregunta, más bien, apunta a si ustedes asignan un rol específico a las Municipalidades ó más bien la cosa está recién formándose.

El rol específico es a partir, de cómo te decíamos, o sea este tema no tiene una institucionalidad establecida, pero yo creo que sí se ha hecho en las instancias que ha habido con el gobierno regional, O sea, definitivamente el Gobierno Regional en esto momentos está diciendo "nosotros tenemos ciertos recursos para que ustedes postulen y hagan cosas, ustedes como Municipalidad vean sus necesidades, entréguennos el proyectos y nosotros le asignaremos los

recursos si el proyecto responde a un tema que está sociabilizado", qué se yo. Pero más allá, como que nosotros hayamos establecido un programa especial de fomento al uso de la bicicleta, en el cual le dijéramos qué cosa debiera hacer el municipio para promover el tema a nivel de política, por ejemplo, hoy día no lo tenemos. Seguramente si tuviésemos ese instrumento sería más fácil llegar a hacer cosas.

La pregunta tiene que ver con el área de, que Chiledeportes más o menos en que las municipalidades tienen un rol específico con la corporación, etc. Pero básicamente el tema de la ciclovía. Ahora, ¿de quién es responsabilidad específica el tema de de las ciclovías? Por una parte el SERVIU construye las ciclovías, las municipalidades, ¿no hay nadie que tenga la potestad sobre el tema?

Cristian: Es que como tiene tantas aristas, o sea, el tema de construcción de vialidad pública, el que la lleva es el SERVIU en todos los temas.

Claudia: Después deberíamos ser nosotros.

Cristian: O sea, nosotros no construimos, nosotros de alguna manera damos las políticas

¿Pero el que impulsa las políticas, es el Ministerio de Transporte y obras públicas?

Pero claro, ahí hay una, también tienen capacidad de diseñar y ejecutar sus propias, ellos también se hacen cargo. Si ellos también entienden el tema de la bicicleta, desde su perspectiva, quizás no tenemos la coordinación que nos gustaría; pero claro, ellos entienden el tema de la bicicleta desde su perspectiva, o sea, ello se adaptan a las circunstancias y hoy en día tenemos que ellos no construyen ciclovías, construyen pistas recreativas. Digamos nosotros nunca nos hemos puesto a pensar con ellos qué es una pista recreativa no los estándares de diseño.

¿Ustedes no tienen intereses en temas de infraestructura recreativa?

De infraestructura no, pero sí desde el punto de vista de cultura recreativa.

Por ejemplo, lo que se hizo en el Parque Metropolitano, ¿ahí ustedes no tienen ninguna participación?

No

Bueno, yo creo que ya hemos tratado casi todos los temas. Tal vez terminar, sólo para poder sistematizarlos en el informe, específicamente, si pudiésemos sintetizar, con la infraestructura que hoy día existe para el tema de la bicicleta en Santiago.

Cristian: Lo que hoy tenemos que infraestructura es una red poco conexas de ciclovías con distintos estándares, que se adaptan más bien a las necesidades de recursos que hubo en su momento, ya las necesidades de no tan buenas manuales de diseños que pudiésemos tener, pero sin embargo, yo creo que los esfuerzos han sido bastante importantes en términos de plazo, como se ha aumentado de manera importante, en los últimos cinco años los kilómetros de ciclovías que hay en la Región Metropolitana; y desde el punto de vista de transporte, más allá de los estándares que podemos discutir, el tema de poder tener una conectividad de ciclovías es importante y es, quizás, lo que deberíamos buscar en los próximos años, pero esa es la infraestructura que hay. Estacionamientos hay bastante pocos, pero se proyecta, nosotros como Subsecretaría estamos haciendo iniciativas de estudio, para ver la posibilidad; hemos identificado problemas con los estacionamientos que tienen que ver con dónde instalar los estacionamientos de bicicletas, para que se utilicen y sean respuesta a la demanda; por otro lado otro tema que hay, que es súper relevante, que es cómo tú puedes administrar esos estacionamientos, de manera de promover el uso, o sea, si vas a hacer un estacionamiento súper seguro y que la persona que va a dejar su bicicleta ahí va a tener que pagar no sé cuánta plata para estar segura, seguramente esa persona no lo va a utilizar, entonces nosotros estamos viendo qué modelo económico, qué modelo alternativo, qué esquema de negocio puede ser importante a la hora de instalar un estacionamiento, que pueda apuntar a solucionar lo que yo te decía sobre el tema de la administración, del cuidado, de la seguridad, eso nosotros lo estamos haciendo hoy en día; pero claro ese es un estudio, de ahí tenemos que ver el financiamiento para construir en los lugares que son más importantes y qué tipos de estacionamientos, eso es parte de la segunda etapa.

Por último, preguntarte a ti Claudia, el tema de la intermodalidad, ¿cómo están trabajando ustedes eso y qué pretenden desarrollar a futuro?

Nuestra experiencia es muy pequeña, una es la que lleva Metro que tiene pensado construir cuatro estacionamientos, asociados a estaciones de Metro, que ellos trabajaron con organizaciones de ciclistas para definirlos, y con municipios que estuviesen interesados en administrarlos, que es un temazo que estaba diciendo Cristian, porque ahí hay hartas lucas; y nuestra iniciativa es reorientar unos fondos para facilidades, que orientamos para estacionamientos y que nuestra idea también es intermodalidad, pero con Transantiago en general, o sea puede ser el Metro, que es un troncal de Transantiago; ó puede ser un troncal de buses ó puede ser un alimentador, porque en la periferia a veces es mejor llegar al alimentador, así tu puedes usar tu bicicleta, dejarla en el estacionamiento y hacer todas las combinaciones que vienen. En eso, nosotros convocamos a todos los municipios de Santiago, se interesaron siete municipios, porque hay una contraparte de administración que tienen que llevar, y nosotros cumplimos, ellos lo administran y con ellos se va a trabajar, se va a hacer capacitación, ojala que alcancemos a tener los insumos de estudio de localización, sino se va a hacer con lo que nosotros de Transantiago y con lo que nos digan los Municipios que conocen su territorio. Esas son las dos experiencias, que son bien pequeñas, eso es lo que se está haciendo. Y una cantidad enorme de estacionamientos privados, pero que son recintos privados.

José Luíis; Ojeda Carabineros de Chile.

Para empezar me gustaría saber ¿Cuál es la visión que usted tiene sobre el uso de la bicicleta en el Gran Santiago hasta hoy en día?

Bueno, yo creo que el uso de la bicicleta hay que circunscribirlo a un problema que en general tienen las metrópolis en todo el mundo. Y básicamente es, en el caso particular de Latinoamérica, es el crecimiento inorgánico de las áreas residenciales, en general hablemos de las áreas no solamente residenciales, sino que en general todas las áreas de desarrollo de la ciudad. Crecimiento inorgánico en el sentido de que no hay una planificación, no hay una estructura, no esta injerto dentro de las políticas públicas del tema de la participación de corredores de bicicleta. Hablemos de ciclovías, ciclorutas. En general todas estas iniciativas que pretenden, en definitiva, hacer compatible el uso de la bicicleta dentro cierto o hacerla interactuar con el modo de los vehículos, cierto, y obviamente que se hace difícil en esas condiciones considerando que los espacios ya están asignados al uso de los peatones y al uso de los vehículos y lograr quitarle una lonja cierto, un espacio para el uso de las bicicletas es bastante complicado. Las iniciativas que han habido desde siempre son situaciones muy puntuales y lamentablemente adolecen de un mantenimiento y de un reforzamiento en el tiempo, respecto a los corredores que si están funcionando, como por ejemplo la cicloruta de Santa Rosa, donde por diversa situaciones esa ciclo ruta, es muy, la tasa de ocupación que tiene es limitada, porque precisamente hay problemas de seguridad y otras instancias. El corredor de la alameda también empezó muy bien, pero posteriormente uno ha visto la merma de usuarios por diversas situaciones. Entonces yo creo que dentro de ese escenario, es donde el tema de la bicicleta ha convivido lamentablemente no es el que a lo mejor ustedes y todas las instancias cierto, y todas las organizaciones que pretenden incorporar el uso de la bicicleta como una alternativa viable al desarrollo urbano de Santiago. Ese es por un lado haciendo una crítica muy general del tema de la ciclovías y ciclorutas y todos estos diversos proyectos están y que lamentablemente con problemas, no se como catalogarlo, pero el problema social diría yo, no ha sido incorporada como un elemento propio del funcionamiento de las ciudades, prácticamente son iniciativas puntuales que tienen una vigencia, tiene una temporalidad determinada sujeta al interés de las autoridades de turno. En definitiva la bicicleta sigue siendo un elemento prácticamente recreativo y no una alternativa real para los graves problemas de congestión que tiene nuestra ciudad.

Y con lo que ha implicado la marcha del Transantiago, ¿se ha visto algún tipo de cambio en el uso, los patrones de uso tanto de los mismos usuarios como la visión que se tiene sobre la bicicleta desde la autoridad?

Ese es tal vez es gran problema y el riesgo que corren los usuarios de las vías. Al no tener corredores y al ver que el sistema de transporte público aun esta en pañales y que esta en fase de consolidación es que ha originado que los usuarios de la bicicleta actualmente tengan que hacerlo conviviendo con los automovilistas, con los peatones, porque, incluso, ni siquiera esta regulado a ese nivel, o sea el ciclista es considerado peatón en algunas oportunidades, en otros cuerpos legales es considerado un vehículo entonces hay una ambigüedad que obviamente hace que el transitar en bicicleta por la metrópolis sea riesgoso, porque no están dadas las condiciones; bueno el tema del uso de la bicicleta no es tan notorio como sí el uso, a lo mejor, de motos, considerando el punto cero de la incorporación del Transantiago, de la implementación del Transantiago, no es tan evidente, pero indudablemente que ha habido un aumento notorio en el uso de la bicicleta como forma y para hacer frente a los graves problemas de transporte que aun no han sido solucionados del todo.

Carabineros de Chile ¿lleva algún conteo de flujos de ciclistas, tiene alguna metodología que aplica para así, en cierta manera, dimensionar la población de usuarios ciclistas que existen?

No. Te puedo decir que derechamente no hemos hecho ese alcance. Si tenemos el registro de los accidentes con bicicletas, ese si lo tenemos con claridad. Accidentes que involucran muchas veces lesiones y muerte de los ciclistas, pero conteo de ciclistas no, porque

¿Y hay algún, así como dato estadístico interesante de esos registros? ¿Ha subido la tasa de mortalidad o los niveles de accidentes?

Eh, tendría que ver, en realidad tendría que verlo, pero indudablemente que la mayor condición de riesgo de los ciclistas hace que la tasa necesariamente aumente, la tasa de accidentes necesariamente aumente. No te lo puedo decir en este momento con propiedad, pero indudablemente que en comparación con años anteriores ha aumentado en un porcentaje no muy importante, pero si ha aumentado, porque la exposición al riesgo de los ciclistas es cada vez mayor.

¿Tienen algún tipo de, o tienen identificado algún tipo, o tipos de usuarios propiamente tal ciclistas?

No, a ver repíteme

O sea, Carabineros de Chile ¿Hace alguna diferencia entre, o tiene algún dato estadístico sobre tipos de usuarios que existen? Digamos...relativos, de transporte, competición

No. no tenemos tampoco ese registro, solamente identificamos, uno: de acuerdo a la información que queda registrada si pudiera ser algún tipo de alcance, pero indudablemente que el ciclismo recreativo es el que acapara un mayor porcentaje de accidentalidad. No se si el más riesgoso, yo creo que el más riesgoso obedece al ciclismo de competición que si utiliza vías interurbanas, autopistas que en donde es indudable que la velocidad de los vehículos es mayor y la severidad de las lesiones también.

¿Pero por qué se da que el ciclista recreativo, según usted, es más propenso a accidentarse o que les pase algo?

Porque el ciclismo recreativo lo componen niños cierto que no necesariamente tienen una capacitación, no tienen la

instrucción necesaria por parte de los padres respecto al uso adecuado de las vías, entonces muchas veces hacen mal uso de los espacios que están entregados, cruzan en lugares que no corresponden, no llevan los elementos que por ley corresponden, aprovechándose de esa nebulosa que, obviamente que la mayor interacción y mayor cantidad de accidentes ocurren por esa causal. No así el ciclismo de competición o el ciclismo de las personas que necesariamente lo hacen para trasladarse a su lugar de trabajo, es gente que de alguna forma conoce la dinámica del tránsito, de las ciudades y también en las vías interurbanas una persona más instruida conoce perfectamente cuáles son los riesgos. No así el ciclismo recreativo que es una situación prácticamente informal y que las personas, no solamente los menores, sino que también las personas que se suben a la bicicleta lo hacen con total desconocimiento de cuáles son los riesgos que afectan.

Ahora esta diferencia entre recreativos y de alto rendimiento y los que la usan por términos de llegar a su trabajo o de traslado propiamente tal. Estos dos últimos mencionados manejan o tienen un mayor conocimiento de la ley del tránsito, y por ende, por eso tienen una menor tasa de accidentes o ¿hay algún otro factor que ahí opera?

Si, básicamente es que la ley de tránsito tampoco es muy general, o mejor dicho no es muy específica respecto a las normas del tránsito que deben respetar ciclistas. Hay diversos articulados que hacen referencia al ciclismo, pero las normas de seguridad indudablemente que te las da el sentido común. Muchas de las instrucciones que se señalan en la ley de tránsito son conceptos, entonces detrás del concepto hay un sinnúmero de definiciones y elementos de seguridad que necesariamente el ciclismo de competición o el ciclismo de traslado, como llamábamos, las conoce porque son personas que han vivido mucho tiempo, han convivido con el tránsito, han convivido con la imprudencia que muchas veces comete el conductor de la urbe, que los hace tomar mayor precauciones. Por ejemplo: el uso de las vestimentas claras o retroreflectantes, el sabe que no es por un tema de imposición legal, el sabe que es un elemento de seguridad, de prevención, porque a través de ese elemento va a ser advertido adecuadamente por los conductores que no necesariamente, muchas veces no advierten de su presencia. Entonces de alguna forma la costumbre o el hecho de estar constantemente en la vía, hace que precisamente tomen mayores precauciones que el ciclismo de recreación.

¿Cuáles serían, según usted, las mayores dificultades que enfrentan los ciclistas hoy?

Es que las dificultades, como te había dicho, principalmente dicen relación con espacios únicos para su traslado. Otra dificultad es también tener lugares, centros en donde se haga prevención respecto del uso de la bicicleta en las vías públicas

¿Eso sería colegios ó?

Los colegios es una buena instancia, yo creo que, principalmente a temprana edad, no es para nada intrusivo, y no afecta a ninguna de las disciplinas del saber el tener conocimientos en el uso de la bicicleta, en normas de seguridad, no solamente en el uso de la bicicleta, sino en general del tránsito. En eso, yo creo que nos falta bastante, y a través de todas las instancias que tiene el individuo en su desarrollo personal, o sea están los colegios, están las universidades, están las instancias que tu mencionabas, la federación igual yo creo que igual puede hacer lo suyo, yo siempre, de hecho yo te comento una situación personal: yo conozco a la federación desde 7, 8 años aproximadamente, participamos con la vuelta ciclista y con varios eventos de esa naturaleza y siempre he tratado de incorporar dentro de la acción de la federación en que puedan ellos impartir, cierto, al resto de la gente normas de seguridad, porque en la medida que el deporte sea seguro va a ser mucha más la gente que se va a incorporar y va a haber un efecto multiplicador, cierto, para el resto de la gente que sigue el deporte, que sigue el ciclismo, entonces no solamente en colegios, sino que hay diversas organizaciones, en donde inculcar normas de seguridad a los ciclistas, hablemos en todas sus variedades, es una posibilidad cierta y va a ser muy bien recibido, el caso de la seguridad siempre va a ser aditiva, siempre vamos a sumar y nunca vamos a restar, en la medida en que la gente conozca, que sepa cual es el uso del casco, que sepa cual es el uso adecuado de los elementos retroreflectantes, van a ser personas que al final van a estar más capacitadas para convivir con los demás medios de transporte.

Y cuando usted me hablaba de que, por un lado los ciclistas a lo mejor no tienen una educación adecuada para, en cierta, manera transitar de forma óptima en las vías. Del lado de los automovilistas ¿No hay una o existe a lo mejor un vacío también cultural o educacional hacia el ciclismo?

Por supuesto, o sea mucho se ha hablado. Y gran parte de las campañas que se hacen van orientadas al conductor. Hay que recordar: sobre el 94% de los accidentes ocurren por errores humanos. Es una redundancia hablar de errores humanos, porque quienes cometen errores son precisamente los humanos no son los animales ni

Aquí en Santiago ¿hay algún o cuáles son las características del automovilista?

Y por eso mismo, o sea considerando que siempre está el error humano y principalmente en el caso de los conductores como mayor fuente, o como el usuario mayor causante de accidentes, es que nosotros inculcamos a través de todas las campañas y todas las instancias, la fiscalización y la capacitación de los conductores en el uso adecuado de las vías y en respetar adecuadamente al resto de los usuarios, respetar a los peatones, respetar a los ciclistas también es una iniciativa que siempre va a estar presente en nuestros servicios preventivos.

¿Hay alguna campaña específica que haya hecho Carabineros?

Carabineros no, en realidad Carabineros generalmente se suma. El hacer campañas está sujeto muchas veces al tema económico, y no es barato hacer una campaña involucra muchos recursos nosotros siempre nos sumamos si a estas iniciativas y las pocas campañas que se hacen, dicen relación con la cobertura mediática que hacen en determinados eventos en un año, fin de semanas largo, generalmente, y otras instancias donde hay una cobertura televisiva y de radio que nos permite incorporar mensajes preventivos, pero campañas propiamente tal

Como ir a colegios decirles a los niños estas son las leyes...

Eso si, eso se hace constantemente. Esta la escuela abierta de educación de tránsito en donde existe una vinculación directa con los menores.

¿Cómo funciona esa escuela abierta?

Mira, básicamente funciona con invitación que hacen los colegios a participar de todo un trabajo de capacitación que se le hace a los profesores

¿Los profesores son miembros de la institución propiamente tal?

No, a los profesores de colegio, por parte de instructores nuestros. Gente que lleva mucho tiempo en el área del tránsito que le imparte normas a los profesores que quieren tener una participación más directa en la fiscalización. Y se complementa con actividades didácticas cierto, como títeres, videos, signos vivos, mini ciudades donde se enseñan cuales son las principales condiciones de seguridad en las vías

¿Cuántos años de duración tiene esta campaña?

No, se hace en forma permanente y los módulos son cortos, son de 1 o 2 días. Eso es lo que es realidad nosotros podemos hacer. Existen estas instancias, y en regiones también, a través de la SIAT (Servicio de Inteligencia de Accidentes de Tránsito) y través de secciones de tránsito también esta la instancia de entregarle a la gente esta normativa, o sea estos conceptos de seguridad. Principalmente a los niños.

Hablando o identificando necesidades a nivel infraestructural ¿Cuales seria las principales, según lo que usted ve día a día para mejorar estas condiciones que se enfrenta el ciclista? ¿Cuáles son las opciones y las alternativas que se están implementando y cuál sería las que se podrían llevar a cabo a futuro?

Bueno, en definitiva no corresponde a nosotros, a Carabineros emitir una opinión al respecto la

Pero como un ingeniero de tránsito que usted es ¿cuál sería su visión?

No por supuesto, es válido hacer ese comentario, pero indudablemente que corresponde a los planificadores, corresponde a las municipalidades, a las direcciones de obras y a las direcciones de tránsito y obviamente a los ministerios de transporte y de vivienda principalmente, es pronunciarse al momento de planificar áreas, cierto, porque sentarse en los laureles y decir: *"no Santiago está colapsado y no hay posibilidad de hacer corredores para ciclistas"* hay un sinnúmero de áreas residenciales que están proyectadas o están construcción donde perfectamente se puede complementar el uso de la bicicleta con el uso peatonal y vehicular. Entonces, yo estoy conciente de que en el casco antiguo de Santiago o en las comunas más antiguas, la posibilidad de que hagan ciclovías si no es a través de la expropiación es un tema súper difícil. Pero en los lugares, en las áreas residenciales proyectadas principalmente en la periferia de Santiago, si existe la posibilidad de generar estos corredores, a lo mejor pequeños, pero que indudablemente van a permitir que en esos sectores el tránsito de los ciclistas sea mejor. Yo creo que por ahí va la solución, sentarse en los laureles, como te digo yo y decir que no tenemos ninguna posibilidad no es la solución. Esta la posibilidad, pero muchas veces intereses económicos de parte de los conglomerados de inmobiliarias, descuidan al ciclista, descuidan la construcción de determinadas áreas. Es ahí donde la autoridad debe meter la mano y exigir que cada condominio cada área residencial deba contener necesariamente una ciclo vía. Por ejemplo, no se pues una idea estoy conciente todavía de cual es la dimensión del plan maestro de ciclovías que esta siendo, que esta analizado todavía por parte de la autoridad, pero yo creo que va en la misma línea que nosotros estamos planteando.

¿A qué debería propender la ciudad? para que sea una ciudad amable, o que en cierta manera permita al ciclista interconectarse, no solamente moverse en su comuna, sino también, si quiere viajar largas distancias, poder hacer el viaje

Bueno el tema de la congestión en Santiago es prácticamente irreversible, o sea, la construcción de nuevos corredores viales, no creo que sea la solución, porque se ha estudiado, o sea en diversos países como solución al problema de la congestión, se han construido nuevos corredores viales y no precisamente han dado solución a los graves problemas de congestión. Yo creo que, el cambiar la mentalidad y el darle mejores condiciones a todos los usuarios, o sea no solamente a los ciclistas, sino también a los peatones, la posibilidad de desplazarse adecuadamente, de dotar de un plan, de un sistema de transporte público, que sea eficiente, va a generar que haya un desincentivo de uso del transporte privado y paralelamente complementarlo con corredores seguros para el tránsito de ciclistas, o sea no me cabe la menor duda que, a lo mejor generar algunos corredores que antiguamente estaban (...)dos al transporte particular o público de pasajeros, a lo mejor es la solución para lograr insertar a la bicicleta como una alternativa real para los grandes problemas que presentan las metrópolis, particularmente Santiago, con una tasa, con un crecimiento vehicular exponencial e inorgánico. Las posibilidades de acceder a un vehículo particular son muchas y obviamente que eso hace que todas las personas quieren acceder a un vehículo. Los espacios son limitados y hay que buscar una solución, y una solución es el uso de la bicicleta, para trayectos cortos de hasta 10 o 15 kilómetros la bicicleta es una buena alternativa para darle solución a los problemas de congestión de la ciudad.

En Chile ¿se podrían incorporar o implementar un sistema de ciclobandas? no ciclovías, ciclobandas en el sentido, no se si usted lo conoce que es quitarle una pista a la calle o angostar la vía por donde pasa el auto y crear una pista exclusiva para ciclista ¿es viable eso?

Por supuesto, yo creo que es viable en la medida que se eduque a los usuarios, que se eduque a los peatones, se eduque a los conductores y por cierto, se eduque a los ciclistas y motoristas, que también entran en una categoría también, muy similar a los ciclistas. En la medida que todos se puedan respetar, porque ¿qué pasa? la ciclovía que

existe en el bandejón central de la Alameda es ocupada también por los peatones, entonces hay ciclovías, por ejemplo en el sector central de Santiago que al no estar bien canalizadas, segregadas por elementos físicos, son ocupadas por vehículos. Ese sobreaño que muchas veces queda para el tránsito de ciclistas, es utilizado por parte de los automovilistas, entonces eso implica indudablemente que no hay un entendimiento del real concepto de la ciclovía. No solamente involucra un elemento físico, un corredor exclusivo, también involucra y tanto o más importante que el corredor físico es que los demás usuarios conozcan cual es su real función dentro del tránsito en general. Y no ser tan mezquinos.

Y ¿bajar la velocidad máxima, sería también una opción viable para, en cierta manera, bajar el flujo vehicular?

Es que los flujos, considerando la cantidad de vehículos en Santiago, las velocidades en relación igual han bajado, o sea no creo que

¿Por la congestión?

O sea en la medida que bajen, a ver... si algo bueno tienen la congestión es precisamente reducir la cantidad de accidentes, porque la interacción del vehículo, bicicleta son a bajas velocidades, las lesiones son menores, entonces, no creo que haya una relación directa entre velocidad y uso de la bicicleta o limitar el uso de la velocidad, porque la velocidad en sí, la velocidad o...la velocidad media de los corredores viales a bajado a tal nivel que en definitiva no tienen ningún efecto sobre el uso de la bicicleta.

En cuanto a políticas de proporción y uso de la bicicleta ¿quién cree usted debería participar de esta y quien debería coordinarla o cuales serían los actores principales y quién debería estar a cargo de una campaña pro uso de bicicleta?

A ver, es que acá por ejemplo, en Chile hay diversas iniciativas y han sido patrocinadas por diversos actores

¿Cómo cuáles?

CONASET por ejemplo, CONASET, Ministerio de Transporte, son dos estamentos que de alguna forma son los encargados de promocionar y buscar todas las coyunturas que permitan que la bicicleta se inserte como medio de transporte seguro y eficaz para el transporte moderno.

Y qué otro, pero ¿qué debería haber? una comisión nacional sobre y para promoción del uso de la bicicleta ¿debería estar a cargo de un ministerio?

Es que ya en sí, el Ministerio de Transporte por definición, compete a ellos asumir el liderazgo dentro de esta iniciativa, y como Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) a la cual también pertenece Carabineros y otros 8 ministerios, se suma o sea generar a lo mejor una nueva institución para la promoción del uso de la bicicleta no me parece razonable, por que ya están las instancias y están todos los elementos, todas las coordinaciones y el uso de la bicicleta se trabaja constantemente, permanentemente en todas las mesas de trabajo de la cual participan CONASET, Carabineros y todos los ministerios que la componen, entonces no me parece que se deba crear una nueva iniciativa, porque es un tema que no solamente involucra recursos estatales, hablemos recursos en general tanto personal como material. No compete solamente a instituciones públicas, involucra también a la empresa privada, involucra principalmente a la sociedad, a los colegios, involucra a diversos actores entonces generar entre comillas una institución que promueva no me parece que sea la solución.

O que coordine más bien

Que coordine claro el uso de la bicicleta...

No sé a lo mejor en una de esas más adelante debería ser, a lo mejor el Ministerio de Salud también

Por supuesto, el Ministerio de Salud participa activamente en todas las campañas, porque los accidentes de tránsito, es un problema de salud pública, son cerca de 2000 personas las que fallecen anualmente, 50 mil lesionados, es un tema indudablemente de salud pública, y ellos están participando(...)

Generar una nueva institución que promueva el desarrollo y el uso de la bicicleta por ahora no me parece, si debería colocarse de acuerdo los actores que actualmente existen para generar políticas que permitan que diversos actores de la vida pública nacional se involucren con el tema de la bicicleta, se involucren en general con el problema de la prevención de accidentes de tránsito, o sea como te digo existe una comisión encargada de la seguridad de los accidentes de tránsito que dentro de las políticas que tienen, dentro de los objetivos fundamentales, esta también el uso de la bicicleta como elemento válido para generar o evitar los graves problemas que tiene el tránsito moderno.

Hablando del tema de accidentes, de seguridad específicamente ¿cuáles son las exigencias que la ley le impone al ciclista hoy para andar en vías, en calles o de autos? porque usted me decía que el ciclista tiene esta dualidad ser peatón en un momento y ser un vehículo.

Bueno las exigencias que hace la ley del tránsito son similares a las que hace respecto de vehículos motorizados, nombrar las normas no sería, a lo mejor me quedaría corto, o sea yo prefiero entregártela a lo mejor en algún documento

Pero las centrales

Básicamente dicen relación con la conducción, la conducción el respeto por las señales, las señales están para ser cumplidas por todos los usuarios de las vías públicas, peatones, pasajeros, conductores, dentro de los conductores indudablemente que ahí se involucra a los ciclistas, como medio de transporte no motorizado, las exigencias luego son

varias exceptuando, tal vez, las que hacen relación con las licencias, son prácticamente las mismas que se le exigen a un conductor de un vehículo normal, entonces y otras adicionales que incorporo el decreto 22, que dice relación con el uso del casco y elementos retrorreflectantes, tal vez son las más generales y las que se me vienen a la mente que expresamente hablan respecto al uso de la bicicleta de las vías públicas, yo te las puedo enviar indudablemente las restantes para más o menos darle un marco más general a tu pregunta.

Siendo las bicicletas un vehículo más dentro de la calle, si yo voy por mi carril, estoy usando la vía entera ¿estoy en mi derecho, verdad? según lo que dice la ley ¿correcto? es que también, es que no es muy claro el tema, no es muy claro el uso. Es decir, el ciclista no tiene derecho a usarla o ¿tiene el mismo derecho a usar la vía que el automovilista?

Es que ahí está el punto, o sea la ley de tránsito habla expresamente de vehículos motorizados, o sea los excluye, no es categórica en pronunciarse al respecto. Entonces ahí la nulidad y he ahí la nebulosa que muchas veces existen para los conductores de bicicleta, entonces

Porque me explico, el accidente más típico que ocurre es que vaya un ciclista por el carril derecho y un auto a mayor velocidad dobla hacia la derecha ¿sí? y le agarra la rueda delantera al ciclista ¿sí? si fuera una moto o otro auto eso sería doblar en doble fila.

Si correcto.

¿No se aplica la misma normativa en ese caso particular?

No, ahí está, por eso le digo yo, hay un problema procedimental también y un problema de la misma norma pronunciarse respecto al ciclista, muchas veces los mismos tribunales catalogan al ciclista como un peatón, entonces le dan esta categoría, entonces

¿Y cuándo empieza a ser peatón el ciclista?

.que tiene el tratamiento

Pero Carabineros les da...cuando un Carabinero se enfrenta una situación tiene o ¿le enseñan un cierto protocolo o aplica la ley según su propia interpretación?

¿En caso de un accidente?

No, en caso de accidentes se hace la alcoholemia, por ejemplo a los dos conductores

Es decir, ¿el ciclista es tratado igual como un conductor?

Como un conductor sí, por supuesto, se le da el mismo tratamiento que la ley del tránsito les da. El tema es que la ley del tránsito en algunos elementos es muy específica respecto del tratamiento al ciclista, pero no así en el caso del uso de las vías, en donde muchas veces, y hay que también decirlo, o sea el ciclista es imprudente y actúa por conveniencia muchas veces, o sea el ciclista jamás respeta la luz roja del semáforo, o son muy pocos, la generalidad no respeta la luz roja del semáforo, no respeta los pasos peatonales, el derecho de paso

¿Usan los elementos de seguridad?

Muy poco, los elementos de seguridad, muy pocos adicionan una luz destellante que permita advertirlo respecto de los conductores, el uso del casco. Y se aprovechan de la fiscalización que hace Carabineros, la fiscalización parcial que hace Carabineros de ellos. Prácticamente es nula la fiscalización, porque hay que priorizar, en realidad, otro tipo es más grave, a lo mejor.

Aunque igual un ciclista es menos peligroso que una persona detrás de un auto

Fiscalizar, por ejemplo es más grave fiscalizar a lo mejor a un conductor a exceso, que vaya en estado de ebriedad, que un ciclista lo haga en estado de ebriedad, siendo tan riesgoso ambos desde el punto de vista de los resultados. Indudablemente que se prioriza por el efecto, se prioriza a un conductor, es un ejemplo, o sea no estoy tampoco

¿El ciclista santiaguino, es un ciclista consciente, arriesgado o peligroso?

La percepción que tengo yo, considerando que el tránsito se desenvuelve en condiciones precarias, el ciclista muchas veces asume los mismos riesgos, y es mucho más temerario que el ciclista de regiones, precisamente toma más riesgos y de alguna forma ha generado estos anticuerpos respecto al conductor santiaguino también.

¿Cuáles son las buenas y malas prácticas que en general se registran en los usuarios de bicicleta?

Las malas prácticas, las que te acabo de mencionar, o sea sin querer queriendo como decía alguien por ahí

¿Y buenas?

Las buenas prácticas, yo creo que van por el lado del beneficio personal, en lo saludable que es el uso de la bicicleta. Buenas prácticas en general, desde el punto de vista de la seguridad vial son poquísimas, y no se me ocurre por lo menos ninguna, porque de alguna forma el ciclista ha sido educado en un ambiente que es para peatones y para conductores, y de alguna forma esas deficiencias que tiene, son por desconocimiento, por negligencia y por imprudencias que se lo da de alguna forma la formación

¿La formación de malos hábitos?

La formación cierto de hábitos que vienen desde muy pequeños, o sea desde bien temprana edad, uno le pudiera inculcar a los jóvenes el uso por la pista derecha, el mismo sentido del tránsito de los vehículos, usando ropa retroreflectantes, usando cascos, yo creo que en definitiva sería bastante menos los accidentados y bastante más la gente que o más agradable, mejor dicho, sería más agradable, el transitar por las vías públicas donde todos pudieran respetarse. Por otra parte, y no solamente por imposición legal, sino por un tema de no sé

¿De salud mental?

Claro de...hay una palabra que es por concientización, que este realmente concientizados, cuales son mis límites, cuales son los derechos de los demás, yo creo que por ahí va el tema

En cuanto al trabajo de Carabineros con la organización civil o las organizaciones ciclistas propiamente tal ¿cuáles son los nexos que ahí existen o cuales son las organizaciones que usted más conoce de nombres? No se agrupaciones de

No agrupaciones hay diversas agrupaciones que, se ha atomizado bastante, entiendo que por problemas muchas veces internos no han permitido, no ha distintas agrupaciones urbanas. ¿A cuál perteneces tú?

No a ninguna

Pero los más conocidos, son indudablemente los furiosos ciclistas, arriba de la chancha, Ciclosantiago parece que es otra y que al final todos partieron de un mismo tronco, pero se fueron atomizando. Ellos también tienen una participación, lo que si muchas veces son vistos como bichos raros dentro de las organizaciones establecidas, las demandas tampoco son muy claras, hacen actividades que son masivas, pero pierden consistencia al no haber proyectos claros y al no tener los patrocinios o auspicios de instituciones privadas y públicas que permita dar consistencia a lo que ellos plantean. En definitiva su acción es muy puntual y el efecto es casi negativo.

¿Por?

Por lo mismo, o sea no logran dar consistencia a proyectos que en la teoría son muy buenos, permiten la interacción del ciclismo, en la creación de, ellos patrocinan por ejemplo el uso de ciclovías, el uso de los elementos de seguridad, desincentivan el uso del transporte privado, pero al no haber un apoyo, por parte de organizaciones de mayor peso social, lamentablemente todas estas iniciativas se las termina llevando el viento. Eso más que nada.

¿Y ustedes trabajan con ellos en algún sentido o han trabajado?

Si, o sea no se si trabajar es la palabra, pero han habido, nosotros les cooperamos si en todas estas iniciativas, de hecho estas marchas que hacen por el centro de Santiago una vez al mes, o circuitos son apoyados por personal nuestro, o sea nunca los hemos dejado, pero yendo más allá...yo creo que por ahí va el tema, o sea la inconsistencia mucosas veces de que lo que ellos plantean en forma teórica pueda ser llevada a la práctica muchas veces se produce por el no tener apoyo por parte de instituciones reconocidas en el país. Nosotros lamentablemente podemos hacer eso, o sea nos gustaría participar, a lo mejor de otra forma, pero no podemos.

Y para terminar la entrevista me gustaría saber ¿qué tipos de estudios que tipos de conocimientos se tendrían que ir generando para mejorar, en cierta manera, el escenario actual tanto infraestructural, vial como del uso de la bicicleta de educación del uso de la bicicleta? ¿Hacia dónde tiene que apuntar?

Todo parte del tema educativo, o sea si a temprana edad se enseñanza los conceptos de seguridad vial y dentro de eso incorporamos a la bicicleta, porque el niño, el peatón es ciclista mucho antes de ser conductor, muchas veces pensar que el niño a través de su acción de la conversación que tiene con los padres, logra influir en que el padre por ejemplo use cinturón de seguridad, son elementos un poco alejados, al niño hay que crearle cosas que están a su nivel, el niño es pasajero cuando se traslada en el vehículo de transporte escolar, es peatón cuando cruza una calle, cuando juega a la pelota, es ciclista cuando le compran su bicicleta para la pascua, entonces, yo creo que hay diversas instancias donde uno puede involucrar eso. Eso por un lado, y lo otro también hacer campañas consistentes, campañas no necesariamente televisivas, sino campañas de educación que involucren a todos los elementos del desarrollo social, hablamos de las federaciones deportivas, hablamos de los ministerios, hablamos de estas mismas organizaciones no gubernamentales que promueven el uso de la bicicleta, los medios de comunicación integrales, los temas escritos, televisivos, radiales, es un tema que es transversal a todas las instituciones de I desairo de una país. Entonces en la medida en que todos estén en sintonía con el tema de la bicicleta y el espacio que le corresponde a cada uno va a ser mucho más fácil implementar proyectos que vayan en esa línea que refuercen el tema del uso de la bicicleta.

¿Un buen conductor de bicicletas, en definitiva va a ser un buen conductor de automóviles?

Pero por supuesto, no me cabe la menor duda que un conductor que respeta los pasos peatonales, respeta la luz roja de los semáforos, respeta la señal pare después simplemente cambia de modo de transporte, pero el concepto de seguridad intrínseca de esta persona no va a variar. El sabe cual va a ser el significado de la luz roja del semáforo, de la señal pare o del ceda el paso, yo creo que el mirar estos nichos en forma aislada es tal vez el gran problema que se presenta en el tema de tránsito, o sea muchas veces también y me faltó decirlo con respecto a la pregunta anterior, o sea muchas veces estas organizaciones también se focalizan mucho en el uso de la bicicleta, pero la bicicleta la usa un peatón, la bicicleta la usa también un conductor, el fin de semana ¿me entiende? La usa el niño cuando llega después de su clase, entonces no es tan así que están los conductores por un lado, que están los peatones por otro, y están los motociclistas por otro, o sea en la medida que logremos que todos entren en sintonía y que todos tengan este switch de la seguridad intrínseca va a ser más fácil que deshojes todos entiendan cual es el rol que le corresponde a cada uno

¿ya?, “este es ciclista, ah pero yo también lo respeto porque yo también soy ciclista el fin de semana” ¿ya? “yo también soy peatón después que llego del trabajo o del colegio”. Bueno por ahí va el tema. Después obviamente, después todo es más aditivo, lograr generar ciclovías, lograr generar un plan de transporte, un plan maestro de ciclovías va ser mucho más fácil, porque va a ser prácticamente por imposición social, que tengamos que necesariamente tener un espacio para el deporte, cierto para el ciclismo para todos los (...)

Y en cuanto a lo, cómo último punto, dado todo esto de esta nueva educación y todo, pero también ¿es necesario cambiar a nivel de ley de tránsito ciertas, estos como vacíos, estos sesgos que tiene la ley como para interpretar?

Sí, yo creo que igual la ley siempre es perfectible, es creada por seres humanos y obviamente que la ley de tránsito yo creo que también es uno de los cuerpos legales más dinámicos de todos, porque el tránsito es así, el tránsito es dinámico y hay iniciativas que en otros países dan resultados, y que en Chile, a lo mejor, darían excelentes resultados, a lo mejor adaptándolos a nuestra realidad, en ese sentido hay unos vacíos en la ley

¿Cómo cual, usted tiene algún ejemplo así internacional que se podría, en cierta manera, adaptar al escenario local?

No, no estoy muy claro en eso, no soy un docto en el tema de la bicicleta, por eso no te puedo decir.

No, ¿pero a nivel de leyes del tránsito o enfoques de leyes de tránsito?

No, simplemente darle una categoría de conductor y darle consistencia a todos los articulados del ciclista, yo creo que el ciclista es una categoría especial de conductor

¿Está como en un limbo?

Está en una nebulosa, porque tiene tratamiento de esta forma muchas interpretaciones que también se hacen a nivel de procesos, proceso penal

¿Esto está fuera ya de las manos de Carabineros?

No, por supuesto esta fuera de las manos, porque muchos al quedar en la nebulosa dentro de la ley empieza todo el tema del juicio que se le de por la, o el tratamiento que se le de en los procesos, entonces los procesos todo eso genera jurisprudencia, jurisprudencia que al final va generando, que encadena se generen determinados fallos y eso es porque muchas veces la misma norma no expresa claramente cual es el rol, en que categoría se encuentran determinados usuarios, son muchas pero yo creo que mencionarlas ahora, no estoy con los elementos, a lo mejor más adelante, buscar a lo mejor alguna instancia.

Bueno es de esperar que te haya servido en algo lo que te estoy mencionando

Ir Joroen Buis: ICE.

Bueno gracias por tu tiempo, y bueno me gustaría primero que me explicarás como nace ICE, y para que nace ICE y que hace ICE

ICE, hace más o menos unos 10 años ha nacido de un pequeño grupo de personas que en grandes maneras han sido involucrados en el tema de la bicicleta, por ejemplo Presidente del asociación de ciclistas de Holanda, o como consultor, ingenieros, entonces fue un grupo de cuatro personas que en un momento han pensado que el conocimiento que nosotros tenemos en Holanda de planificar para la bicicleta durante los últimos 30 a 40 años es tan rico que sería muy interesante y muy bien de disponibilizar este tipo de conocimiento en otras partes del mundo, donde en muchas veces están intentando hacer la misma cosa, de hacer más seguro más rápido más confortable el uso de la bicicleta en un sistema de transporte donde el auto está muy fuerte. Esto es la primera pregunta

Si, como nace, y para que

Si, esto fue lo más importante, es que nosotros en Holanda hemos hechos muchos experimentos, entonces de tipos de diseños, de varios conceptos de transporte y también muchos estudios. Por ejemplo en los 80's, o 70's, hicieron algunas rutas, aisladas pero importantes rutas de ciclovías en barrios ciudades, desde el ministerio de transporte, y hicieron estudios que es el resultado, el efecto en el uso de la bicicleta, y después, el resultado fue que el uso no aumento pero la gente cambio su ruta, y después hicieron otro estudio en una ciudad pequeña con red de ciclovías. Entonces hay un montón de información que en general no es disponible para gente de afuera de Holanda, por que 95% de esta experiencia es en holandés, entonces por hace disponible todo ese conocimiento en otros países.

Y ICE se conforma como una ONG

Si es una ONG

Pero una ONG de ciertos fondos del Estado holandés, como se financian ustedes, por privados

No tenemos financiamiento continuo, entonces nuestro financiamiento siempre de proyectos y programas. El más importante ahora y también, desde del 2002 al 2006, tenemos un programa de 4 años, que fue financiado por el Ministerio de Cooperación Internacional, y ahora el programa que hacemos, que se llama Bicycle Partnership Program, que es más grande trabajamos entre 30 y 50 ciudades en Africa Asia y America Latina, también es fundado por el Ministerio de Cooperación Internacional. Fuera de esto también a veces trabajamos como consultor tenemos, puede ser cualquier fondo, pero la parte más importante ahora es este programa, que viene de este ministerio

Y la ayuda ICE imparte es en cierta focalizada a ciertas partes del mundo o es el que pida ayuda ustedes van, o se focalizan en ciertas áreas

Si, en el concepto puede ser cualquier área, entonces podría ser una persona de Francia que necesita ayuda, pero en la práctica sobre todo estamos focalizados en el mundo en desarrollo. America Latina, África y Asia

Y la ayuda que dan, o los consejos que llevan siempre son los mismos, o se va adaptando según la realidad

Si, se va adaptando según la realidad, esto también es nuestra experiencia de trabajando en muchos países, que ya comprendemos muy bien que no se puede solamente trasladar la solución holandés en una situación, por ejemplo en Chile. Son cosas diferentes

Y que cosas cambian, que cosas se mantiene igual, así por ejemplo

Es siempre, siempre hay que estudiar que es la situación actual, y la situación actual, por ejemplo en términos de planificación del tránsito, se puede decir que aquí es más o menos parecido a Holanda en los años 60's 70's, donde el auto surgió como un modo de transporte de masas y cuando tenemos muchísimos problemas con el masificación de este modo de transporte, y algunos conceptos y diseños que se ven aquí, nosotros teníamos en el pasado. Entonces, es siempre que hay que estudiar la situación actual, y pensar como hacerlo. Un ejemplo es, aquí tienen una cultura de hacer vías unidireccionales, en sentido único. De esto tenemos poco en Holanda, muy poco, por que muy rápido vimos que este aumenta la velocidad aumenta los problemas de seguridad vial, entonces ha cambiado bastante rápido. Aquí, y en otros países como Brasil, es mucho más estructurado, entonces ya que sabemos que está cambiado en Holanda, hace muchísimos años, años 70's, todavía no tenemos la experiencia actual, con un cambio de este sistema, entonces ya sabemos que es mejor cambiar, pero como exactamente hacemos es algo que hay que estudiar. Pero otras cosas, por ejemplo los grandes troncales etc. soluciones que funcionan en Holanda pueden funcionar aquí. Por ejemplo tenemos mucha experiencia con áreas de 30km por hora, es un concepto universal. Puede usar en cualquier barrio residencial

Y, como llegaron a Chile, como fue el contacto, esta historia de venir a Chile

Yo pienso que la primera parte fue

O por que se fijaron en Chile

Lake Sagaris fue, es editor y autor, y teníamos el contacto con ella, no se exactamente como fue, pero en ICE hemos preguntado a ella de venir a Holanda en un documento que hemos escrito, después del último programa que estaba hasta el 2006. Entonces este fue el primer contacto con Ciudad Viva y después, ellos aquí, Ciudad Viva, además se han ido involucrando en el tema de la bicicleta, y han preguntado a nosotros, necesitamos ayuda técnica, y podrían ayudarnos en este trabajo. Y ahora Santiago es parte de nuestro Programa Bicycle Partnership Program. Entonces una de las ciudades con quien trabajamos.

Y en America Latina quien más está

En America Latina trabajamos mucho en Brasil

En que parte de Brasil

Florianópolis en el sur, en Río de Janeiro, algunas cosas hacemos en Sao Paulo, Brasilia, esos lugares, y en Colombia también en Bogotá.

Cual sería, o más bien, cual es el diagnóstico que de la situación nacional que ustedes ven hoy en día en Chile, tanto a nivel de lo que es la sociedad civil organizada, promoviendo esta inclusión de la bicicleta, como también el desarrollo infraestructural. Como ven esos dos componentes

La cosa es muy interesante, por que hay desarrollo en dos direcciones. En una dirección todavía hay un crecimiento que es muy fuerte, en acomodar el tránsito privado motorizado. Entonces nuevas vías nuevos etc. Entonces se ve esta cosa que todavía esta pasando. Al otro lado se ve que la gente sabe que son los problemas que tienen con este modelo de transporte, con la contaminación del aire, con accidentes con congestionamiento, y que la bicicleta puede ser parte de la solución, junto con transporte público y andar. Y esas dos direcciones o propósitos se están ahora encontrando, entonces cuando hablamos con gente se ve que por un lado que la gente quiere una acera para la bicicleta, no hay casi nadie contra esto. Pero al otro lado es casi imposible hacer algo bien, por que el espacio para el automóvil es casi sagrado. Entonces aquí todavía hay un conflicto por que todavía falta una más amplia visión para la ciudad, queremos ciudad diferente, y este por parte debe incluir un papel menos importante para el automóvil y un papel más importante para el transporte público y andar en bicicleta, los modos de transportes sustentables

Ya pero donde están los, que impide que se encajen estas dos cosas, hay una reticencia de parte de lo que es autoridad para llevar a cabo, o es algo que es tiene muchas trabas, burocracia para llevar cambios a nivel infraestructural.

Mi idea es, hablando con gente, es que lo más difícil es que, durante muchísimos años, y esto no es único aquí, en muchos otros países se ve, es que durante muchos años la planificación fue girado hacia el acomodar el automóvil, y también el modo de diseñar y todo eso, mejorar los flujos etc. entonces ahora este concepto que aquí es nuevo, en Europa es bastante común, aquí todavía es muy nuevo, que dice más o menos el opuesto. Entonces en las cabezas de las gentes esto todavía es nuevo, entonces cuando hablamos con la gente muchas veces no ven los problemas que hay, es imposible, todos quieren un auto etc, etc. etc. pero la idea, la dificultad es que una persona que siempre ha trabajado de una manera, no es tan fácil recambiar de un día a otro. Este es el problema más grande, por que yo veo, trabajando con personas que en diferentes organizaciones, hay gente que piensan bien, que hay que cambiar el paradigma, hay gente que todavía no, no lo ve. Entonces, afuera está claro que también hay normas y leyes etc. también son, como se dice, manifestado, no se que palabra usar, pero, son integrado este tipo de planificación que no es sustentable. Entonces algunas cosas ya son leyes y normas, son contra una planificación más sustentable, y para mejor movilidad. Entonces yo no tengo para ti una visión muy amplia de esto, pero a veces la gente de la municipalidad también oímos esto. Pero claro estas leyes son también un resultado de lo que esta en las cabezas de las gentes. Entonces lo más importante es que este paradigma cambie, y que también la gente hable, por que muchas veces a gente piensa no, estamos en un tramo, vamos en esta dirección, cada año hay más autos, cada año hay más contaminación etc. y mucha gente no puede ver que hay otro camino. Entonces lo más importante es que la gente cambie el foco desde lo que es difícil y problemático hacia lo que quieren, que tipo de ciudad quieren, con que futuro sueñan, que es lo que quieren. Y cuando esto es claro, cuando la gente tiene más de una idea, este es el tipo de ciudad que queremos eso puede ir hacia esto.

Como se potencia eso, como sacas tú a las personas que están ahí como, casi en un estado de ensueño. Que métodos se deberían usar para que la gente tome conciencia.

Nosotros hacemos muchas presentaciones, discusiones con la gente, hablando, mostrando también por ejemplo, que aquí tiene tanto espacio para autos y que con el mismo espacio se puede transportar 10 veces más gente en autobús o en bicicleta, entonces estas cosas, por ejemplo otras ciudades, por que en todo el mundo la gente anda, ha seguido este modelo de construir más y más para los automóviles. Y en ciudades como en Los Ángeles donde tienen una capacidad mucho mejor de autopistas que aquí, y todo esta fuera de control. Entonces se puede ver que en todas partes del mundo, que esta idea de construir más vías para disolver el descongestionamiento solo al final hace la situación peor. Por que esto no estimula a la gente a usar modos de transporte que son muchísimos más eficiente con el uso del espacio

Pero como cambia uno el switch en la gente, como lo cambias, por que andar en auto es en cierta manera una comodidad, la gente es floja o cómoda

A OK, entonces no a las planificadoras a las políticas,

A los usuarios

Esto todo va junto, por que cuando cambia política, cuando cambia la planificación, que hace más segura el uso de la bicicleta, también es más fácil de cambiar el uso de la gente, entonces todo esto va junto. Pero también a nivel individual se puede hacer bastante, por ejemplo el concepto de Ciclorecreovía, estos son viajes que se pueden usar para apoyar a la gente de usar la bicicleta, lo que aquí hace Ciudad Viva con grupos de mujeres, que no saben andar en bicicletas para apoyar a ellos. Hay cosas, ideas, que pienso que van hacer aquí, como rutaza a la escuela con los niños guardados con un ciclista que va un adulto que va con ellos. Entonces tienes muchas cosas, y también siempre puede ser promoción, en Bogotá por ejemplo donde ha aumentado mucho el uso de la bicicleta, han hecho como promoción importante en la televisión, que muestra ciclovías, esta es la, ellos hicieron la nueva manera de llegar,

mostrando tacos de autos o hasta de transporte público, mostrando como la bicicleta estas más rápida. Y siempre hablar y hablar y hablar, yo pienso que ahora el uso de la bicicleta ha estado aumentando cada año, es por que la gente que usa la bicicleta con sus amigos y dice, yo voy en bicicleta y es muy rápido y es bastante cómodo y no es tan peligroso, por que yo se donde ir. Puedes también hacer esto cuando tienes todos esos problemas con los tacos o contra otro problema.

Hablando de seguridad, existen, o según tu opinión, modelos de seguridad universales, en cuanto el andar de bicicleta

Es más importante, y este es el secreto del uso de la bicicleta que tenemos en Holanda con una alta índice, o baja índice de accidentabilidad, que es enfocado en reducir la velocidad del tránsito privado y también de elegir muy bien donde el tránsito de pasaje o el tránsito de más alta velocidad, motorizado, es aceptado y donde no, entonces por ejemplo lo que hicimos en la mayoría de las ciudades de Europa, por ejemplo, limitar mucho el acceso al centro de la ciudad, por automóvil, y cuando es posible entrar, no es posible pasar de un lado del centro a otro, que la gente para evitar que la gente van a usar estas vías para el tránsito de pasaje. Entonces solamente dice, esta es un área donde nos damos prioridad a los ciclistas a los peatones, este es de bajo volumen de baja velocidad y mucho espacio para los modos no motorizados, el auto, y el transporte público. Esta es una parte por ejemplo.

Pero en cuanto el ciclista en si, ha y alguna, algún concepto de seguridad que un ciclista debiese

¿Como persona?

Como persona individual, que debería tener en cuenta para el andar. Por ejemplo el casco, debería ser obligatorio, debería ser opcional, el uso de luces

Luces son importantes, es cuando estás compartiendo la calle con autos, es importante en la noche que hallan luces par ser visible, esto es muy importante. El tema del caso es diferente, por que en Holanda casi no usamos el casco, en la ciudad como ciclistas, y hay dos partes, de una parte si es, si toda la gente lo usa tiene un poco la idea de que usar la bicicleta es peligroso. También tiene los estudios que han hecho en varios países, que cuando inclusive por ejemplo el uso obligatorio del casco fueron diferentes. La cosa que siempre ha resultado es que el uso de la bicicleta ha bajado, por que ha mucha gente no le gusta de tener siempre el casco, por ejemplo en Australia lo han hecho. Lo interesante en esa situación ahí que el, claro el número de accidentes se ha reducido, pero el uso de la bicicleta se ha reducido más rápido, entonces por kilómetros fue menos seguro, entonces, y lo que también demuestra, es que cuando más uso de la bicicleta hay en una ciudad más seguro es el uso de la bicicleta. Entonces en el nivel individual puede tener la idea que es más seguro que usar el casco, pero cuando este es obligatorio este impide el uso más masivo de la bicicleta en el total no es tan seguro. También han hecho estudios con casco, con una cámara, que mostraba que a los automovilistas pasaran de menos distancia a ciclistas con casco que sin casco.

Si son mujeres también

Piensen si andan casco es como menos vulnerable, sin casco les dejan más espacio, ese fue en Inglaterra. Otra cosa que es posible, psicológicamente, yo lo conozco por que uso un casco como de deporte, mountain bike, es que cuando usas el casco piensas que estás menos vulnerable, y entonces tu comportamiento cambia. Entonces la relación entre seguridad y el uso del casco no es muy claro. El mensaje de hacerlo obligatorio es bastante fuerte, esta diciendo que esto es peligroso, entonces podíamos obligar el casco al peatón, y esto muestra por que haríamos esto. La realidad es que el ciclista va mucho menos rápido, que el por ejemplo en moto, por eso no es tan peligrosos como esto. Y tiene muchas posibilidades de ver, tiene mucha más amplia visión de la calle y estos son unos de las ventajas del ciclista que lo puede hacer más seguro.

En cuanto modelos viales, existen modelos universales que se puedan usar en todas las ciudades del mundo. Me pregunto yo, por que Santiago, o Los Ángeles de los EE.UU., tienen una extensión territorial muy amplia, en cambio nos sé, ciudades más chicas, como en Holanda, donde las ciudades son más compactas, existen modelos viales de construcción de ciclovías de calles de lo que sea, que sean reproducibles o universales unas a las otras o cada ciudad tiene que tener su propia nomenclatura

Los conceptos son universales, los detalles son individuales. Entonces el concepto por ejemplo, de hacer una buena jerarquía de las vías, de decir cuando más autos el volumen de los automóviles, más autos más velocidad, más separación necesitan, más necesitas ciclovías. Ya al otro extremo, cuando hay bajos volúmenes y bajas velocidades, puede compartir la calle, esos son conceptos que son universales. Como se hacen en detalle, depende de la ciudad, y otros conceptos son universales, que mientras más densa la ciudad más apropiado es para andar en bicicleta para transporte público etc.

Viajes corto

Viajes corto, entonces en esta medida los americanos en los Estados Unidos tienen una gran desventaja en como ver usos sustentables

Y por último, que medidas ves tu, o ustedes como ICE, que son las más urgentes para incorporar en el corto plazo en Santiago

Para mi, primero me parece es el sistema de vías unidireccionales de hacerlo lo más posible en bidireccional, el otro es, continuar en hacia la red de ciclovías pero con una buena calidad que de facilidades y que quiere decir que en muchas situaciones hay que tomar espacios del automóvil en el momento. Y sobre todo pensar en un, una visión más amplia de la ciudad que incluye..... **interrumpido por una llamada telefónica.....**

Pero ciclovías

Si, por ejemplo, cuando yo estoy en el centro de la ciudad aquí, pienso para quien es la ciudad, por que el número de vehículos que pasa por el centro, esto es una locura, yo haría más un plan que deja más fuera los autos, para estacionar más fuera y deja más en el centro más espacio para peatones ciclistas etc.

Hacer como un anillo

Si este tipo de cosas

Y ciclovías o que las calles se las tomen los ciclistas

Esto depende de la situación, algunas situaciones si lo hay ciclovías con peatones solamente por que esta área de permanencia, en otros lugares donde hay más cuestión, importantes para el flujo de automóviles hay ciclovías separadas, entonces este depende de

Pero la ciclovía no es la única solución

Absolutamente que no es la única solución, cuando los volúmenes y la velocidad de los automóviles son más bajas, puede hacer ciclobandas puede usar uso compartido

La ciclovía en cierta manera, por lo menos mi visión, es como una entrada para que las personas se atrevan, especialmente acá en Santiago, donde el tráfico es muy, loco

Si algunas lugares es tan difícil andar en bicicleta con todo el tránsito que hay necesitas ciclovías, absolutamente, pero no solo, muchas veces la gente está hablando ciclovías, ciclovías, ciclovías, pero también con una red de 700km, hay una, la distancia entre esas rutas es tanto, algunos kilómetros puede ser, que todo, en el resto de la ciudad todavía hay gente, la mayoría de la gente no va a vivir al lado de la ciclovía, y tener su destino por la ciclovía entonces tienen que llegar hasta ciclovías. Entonces en todos esos otros vías también hay que hacer cosas que hacen seguro el uso de la bicicleta, y no puede ser solo ciclovías. Es mucho enfocado en planificación de tránsito de vehículos y a mí me parece que esta planificación no hay tanto, es más acomodar. Nosotros hicimos esto también en Holanda hace mucho tiempo, que voy a acomodar y construir para la demanda, en vez de lo que hacemos ahora, es pedir, el preguntarnos donde queremos, cuantos vehículos, y hacemos las vías así, que no cava más espacio, como nos hemos decidido, entonces nos convertimos más los maestros de la ciudad, en vez de esclavos del automóvil, este es más o menos la diferencia.

Muchas gracias.