

INDICE DE ANEXO

7.1	ANEXO METODOLOGIA ENTEVISTAS.....	2
7.1.1	<i>Entrevistas Semi-estructuradas:</i>	2
7.2	ANEXO ESTUDIO ESCALA MACRO.....	4
7.2.1	<i>Base de datos</i>	4
7.3	ANEXO ENTREVISTA ACTORES PUBLICOS.....	6
7.3.1	<i>ENTREVISTA 1: Carolina Tohá.</i>	7
7.3.2	<i>ENTREVISTA 2: Rodrigo Manríquez.</i>	13
7.3.3	<i>ENTREVISTA 3: Alejandro Tirachini.</i>	30
7.3.4	<i>ENTREVISTA 4: Paola Jirón</i>	38
7.3.5	<i>ENTREVISTA 5: Rodrigo Quiroz</i>	49
7.4	CASOS DE ESTUDIO – ESCALA MESO.....	56
7.4.1	<i>Pauta de entrevista semi-estructurada</i>	56
7.4.2	<i>Casos de estudio. usuarios de la bicicleta residentes de la comuna de Maipú.</i>	60
7.4.3	<i>Entrevistas usuarios de la bicicleta – nor-oriente.</i>	73

7.1 ANEXO METODOLOGIA ENTEVISTAS

7.1.1 Entrevistas Semi-estructuradas:

Con el fin de explorar en la visión política y técnica, sobre la MCBT y como está, incide en el estado actual de la planificación urbana, se realizarán entrevistas a los siguientes actores:

Entrevistado	Institución/Cargo	Visión del entrevistado	Fecha de Entrevista
Carolina Toha	Cientista Política. Ex alcaldesa de Sgto. Centro	Visión Política de la movilidad urbana de escala comunal. Experiencia en el Plan de Movilidad Comuna de Santiago Centro.	11-10-2017
Rodrigo. Henríquez	Arq. De Estudios del Territorio y la Movilidad. SECTRA	Visión Institucional de la movilidad urbana a escala de ciudad. Responsable del PMCGS	10-10-2017
Paola Jirón	Arquitecto y Administradora pública de la Universidad de Chile	Visión Académica del estado actual de la materia	27-10-2017
Alejandro Tirachini	Ing. Civil y Académico U. De Chile.	Visión Académica del estado actual de la Movilidad y Transporte.	04-10-2015
Rodrigo Quiroz	Miembro de Ciclistas Furiosos	Visión Social y técnica del estado actual de la materia.	06-10-2015

Tabla 1: Ficha de Entrevistados

Fuente: Elaboración Propia.

7.1.1.1 Diseño de entrevista y duración:

Previo a las entrevistas, se procederá al contacto con los entrevistados vía mail dando a conocer el tema de tesis, hipótesis y objetivo de la entrevista.

La entrevista será semi-estructurada, y entre los temas considerados a tratar dicen relación con aspectos de la institucionalidad y gestión para la movilidad Sustentable, planificación urbana, movilidad urbana con enfoque en el ciclista y desigualdad diferenciada a la movilidad urbana.

El tiempo de duración estimado para cada entrevista será de 30-45min. La estructura y pauta de entrevista se adjunta en Anexo 7.1.

7.1.1.2 Sistematización de los resultados:

Para la sistematización y síntesis de las entrevistas se considerará el siguiente proceso:

a) Elaboración de ficha síntesis.

- Identificación del entrevistado.
- Competencia y Participación en la Materia.
- Resumen de los comentarios realizados.

- Identificación de los temas centrales tratados.

Para tales efectos el formato a aplicar para la sistematización de las entrevistas es el siguiente:

Entrevista	
Fecha /tiempo	
Lugar de la Entrevista	
Profesional Entrevistado	
Cargo /Profesión	
Resumen de la Entrevista	

Tabla 2: Ficha de Entrevistados

Fuente: Elaboración Propia

- b) Diagnóstico Común en base a la visión de actores relevantes:

Posteriormente a la Ficha resumen, se elaborará, una síntesis grafica a modo de diagnóstico común, respecto a los temas tratados y recomendaciones entregadas por los entrevistados, con el fin de facilitar la sistematización de los enfoques y comparar las visiones recogidos de los distintos entrevistados, de tal manera de nutrir el análisis sobre la movilidad urbana del ciclista en las políticas, programas y proyectos de movilidad y transporte.

Como respaldo de esta información, se dispondrán de las grabaciones de las entrevistas. Cabe señalar que la grabación puede ser sensible en algunas entrevistas, por lo cual, la disposición a acceder a dicho registro depende exclusivamente del entrevistado/a, pudiendo ocurrir que algunos entrevistados no accedan a autorizar el registro grabado. Lo anterior quedara plasmado en el "Instructivo para consentimiento informado".

Finalmente, se podrá integrar los enfoques recogidos como parte del desarrollo y recomendaciones del presente estudio.

Comuna	Km 2016	Viajes Bici Est/tr 2012	KM/Viaje 201 x 100	Km 2025 Total	PEA 2025	KM/Viaje 2012 x 100
Cerrillos	4,31	1.316	0,327	26	53.604	0,041
Cerro Navia	2,73	1.462	0,186	24	102.031	0,021
Conchali	2,70	284	0,952	31	88.578	0,032
Ñuñoa	19,23	5.902	0,326	54	131.733	0,027
El Bosque	5,87	894	0,657	26	125.505	0,016
Estación Central	4,93	1.017	0,484	15	92.548	0,011
Huechuraba	1,65	2.326	0,071	9	59.721	0,012
Independencia	1,17	2.227	0,053	8	49.460	0,014
La Cisterna	0,26	2.464	0,011	28	58.331	0,048
La Florida	13,59	1.119	1,214	65	265.443	0,019
La Granja	3,30	1.157	0,286	24	93.499	0,022
La Pintana	21,59	2.228	0,969	50	140.146	0,020
La Reina	23,89	1.692	1,412	53	66791	0,043
Las Condes	20,51	7.234	0,284	70	183.531	0,027
Lo Barnechea	0,00	1.493	0,000	21	66.700	0,031
Lo Espejo	2,92	682	0,428	18	75.050	0,020
Lo Prado	4,02	280	1,436	20	73.305	0,022
Macul	0,00	2.780	0,000	44	79.613	0,055
Maipú	13,88	6.146	0,226	73	365.385	0,016
Peñalolén	16,00	1.932	0,828	47	158.995	0,019
Pedro Aguirre Cerda	3,30	773	0,427	24	76.668	0,027
Providencia	26,20	4.888	0,536	71	91.899	0,049
Pudahuel	2,55	847	0,301	26	130.332	0,033
Puente Alto	25,12	3.566	0,705	68	393.116	0,011
Quilicura	2,52	5.853	0,043	19	127.087	0,013
Quinta Normal	6,52	2.068	0,315	34	71.681	0,043
Recoleta	3,30	4.217	0,078	25	106.781	0,021
Renca	2,75	2.297	0,120	20	98.987	0,017
San Bernardo	5,32	5.747	0,093	49	189.040	0,023
San Joaquín	8,28	2.271	0,365	32	66.034	0,036
San Miguel	0,59	2.401	0,025	25	65.941	0,036
San Ramón	1,64	1.539	0,107	17	63.820	0,024
Santiago	36,45	4.854	0,751	63	218.139	0,012
Vitacura	5,00	5.623	0,089	24	57.616	0,033
Regresión Simple	R2					
KM 2016 X KM 2025	0,68					
KM / viaje 2016 x KM/Dda 2025	0,009					
KM 2016 x VIAJES 2012	0,18					
KM 2025 X DDA POT 2025	0,13					
	% Varianza explicada por 1 y otra					

Tabla 5. Coeficiente de determinación, denominado R²
Fuente: Elaboración Propia.

7.3 ANEXO ENTREVISTA ACTORES PUBLICOS

A continuación se adjunta Pauta de entrevista aplicada a cada entrevistado:

Preguntas claves a actores público, académico, técnico y social
<ul style="list-style-type: none">- ¿Cómo evalúa hoy la situación del Sistema de Transporte Público y Privado de la Ciudad?- ¿Qué diferencias ve con otras grandes urbes latinoamericanas y europeas exitosas en gobernanza, redes multimodales, por ejemplo Colombia, Londres?- ¿Cuál es la importancia que usted le atribuye a la movilidad Ciclovial en términos de avanzar hacia la sustentabilidad? ¿Considera la Bicicleta como un modo de transporte con futuro?- ¿Cuánto se ha instalado el concepto de movilidad urbana sustentable, con enfoque en la bicicleta en la gestión de redes e infra en nuestra ciudad?- ¿Cuáles en su opinión, debieran ser las tres grandes metas de una política pro movilidad sustentable en la RM? ¿Cómo y dónde se pueden vincular con mayor equidad en el acceso de todos a la bici y viajes seguros?- ¿Cuál es su opinión con respecto a los actuales estándares de ciclovías en la ciudad de Santiago? ¿Cuál es su opinión sobre la movilidad ciclista cotidiana que se desarrolla en el sector PERIFERICO de la Metrópolis de Santiago VERSUS LAS ZONAS ADECUADAS A HIPSTERS EN CENTRO ORIENTE?- ¿Cuáles CREE son LAS principales barreras como usuario y otras diferencias a escala comunal, en cuanto a la cantidad, estándar y calidad de la infraestructura ciclovial? (Se muestra al entrevistado imágenes de flujos e infraestructura típica del sector sur versus sector centro oriente)- ¿Qué criterios de planificación y diseño falta instalar?- ¿Cuál considera debe ser la responsabilidad y de qué departamento del Estado, la implementación de proyectos cicloviales integrales a escala Metropolitana? MINVU, MOP, MIDESO, GORE, o nuevas unidades de planificación en Gobierno Metropolitano?- ¿Qué mecanismos, cree usted, debiesen ser considerados por el sector privado (concesionarios y constructoras) a la hora de contribuir en una movilidad ciclovial integral y sustentables? qué rol le cabe al Estado ¿Fomentar donde existan recursos y demanda solvente o buscar acceso universal a las diferentes comunas y usuarios?

Tabla 6. Ficha de Entrevistados

Fuente: Elaboración Propia.

A continuación se presenta la transcripción de cada entrevista desarrollada con el fin de poder analizar, detectar y sistematizar en forma detallada.

Los textos señalados en azul, corresponden a aquellos comentarios considerados como relevantes para efectos de la presente tesis.

7.3.1 ENTREVISTA 1: Carolina Tohá.

a) Síntesis de Entrevista:

Entrevista #1	
Fecha /tiempo	11 de Octubre 2017/ 30 min
Lugar de la Entrevista	Oficina de la Abogada
Profesional Entrevistado	Carolina Tohá
Cargo /Profesión	Cientista Política – ex alcaldesa de Sgto. Centro
Resumen de la Entrevista	<p>- Sistema de Transporte Actual: Existe una tendencia por migrar al sistema de transporte público pero no logra desincentivar el uso del automóvil, a pesar de todas las externalidades negativas que esto conlleva a las ciudades.</p> <p>- Sistema de Transporte Actual en su relación otras urbes: Santiago no es muy disímil a otras ciudades, lo que ocurre es que la gran problemática, compleja e irritante es su expresión de desigualdad y segregación en cuanto a la concentración de los altos recursos.</p> <p>Otra gran diferencia con otras urbes, es que no tenemos sistema metropolitano, cuyo principal efecto es la planificación sectorialista, fragmentada y con evaluaciones independientes que no se articulan, en nuestra institucionalidad no hay instancias para integrar y coordinar, a pesar de eso, Transantiago sí tiene una planificación integrada, pero es integrada desde el nivel central.</p> <p>-Bicicleta como modo de transporte: Se ha instalado bastante, pero aún existe desconexión con la gente en base a un discurso común como: Los buses siempre serán malos, las bici son para universitarios ricos etc.</p> <p>- Temas pendientes: Lo principal es la intermodalidad de calidad, mejorar la calidad el servicio de los buses, y por ultimo dar prioridad y calidad al espacio que utilizan los peatones, esto requiere de mucha inversión, esfuerzo y coordinación.</p> <p>Con respecto al uso de la bicicleta, esta debiese avanzar en su integración a la intermodalidad, mejorar su integración al total del sistema de transporte.</p> <p>En cuanto a la demanda, existe una mayor demanda en el sur de la ciudad pero esta no es visibilizada y tampoco se incentiva, en estos sectores aún existe la idea que la bicicleta debe ser superada, aun se piensa que tener acceso a un automóvil es superar la pobreza. Debemos reivindicar al ciclista humilde. En cuanto al sector oriente, si bien es el sector más conectado, de todas formas ha sido un logro y un avance hacer de Santiago permeable al acceso de ciclistas.</p> <p>El tema de las bicicletas públicas, debe ser un tema de ciudad y no de</p>

	<p>comunas con mayores recursos y mayor potencial comercial.</p> <p>Temas de Gobernanza pendiente: No se tiene y se requiere un gobierno metropolitano con participación local en la formulación de planes metropolitanos</p>
--	--

Tabla 7. Síntesis de Entrevista.

Fuente: Elaboración propia

b) Transcripción de entrevista:

(CA): Carolina Toha.

(MRS): Alumna Tesista.

¿Cómo evalúa hoy la situación del Sistema de Transporte Público y Privado de la Ciudad?

Creo que la tendencia gruesa de hace unos años se mantiene, en el sentido que la gente está buscando migrar especialmente del transporte público – buses en superficie – y lo hace con el crecimiento de los autos, que continúa, y también tratando, en la medida en que la red lo permite, de preferir el uso del metro respecto al bus en superficie. Esas tendencias están hace un tiempo, continúan, y a pesar de que están diagnosticadas y se han intentado revertir, no se ha logrado; lo cual, en un tiempo en la ciudad va a ser una situación problemática porque evoluciona hacia un cuadro que va a ser cada día más costoso, más contaminante, con más congestión, etc. Esa es la situación de fondo, sigue presente, y no está revertida.

¿Qué diferencias ve con otras grandes urbes latinoamericanas y europeas exitosas en gobernanza, redes multimodales, por ejemplo, Colombia, Londres?

(CT): A ver, primero, yo creo que Santiago no es una ciudad que tenga una situación catastrófica respecto de otras urbes similares. El problema grande que tiene Santiago, con respecto a cómo tiene resuelto el tema del transporte público, y del transporte en general, es que pasa a ser una expresión más de situaciones de desigualdad que la ciudad tiene, y eso es lo que lo hace particularmente complejo y conflicto e irritante. Sin embargo, si uno ve sus datos más profundos y los compara con otras ciudades, incluso con ciudades que tienen buena prensa como Colombia, o sea, como Bogotá, la verdad es que Bogotá no tiene ninguna situación tanto mejor que la santiaguina; sin embargo, todo el mundo la considera una experiencia muy replicable o que hay que mirar, etc. *Ahora, ¿qué diferencias grandes tiene Santiago con cualquier ciudad? Es que no tiene gobierno metropolitano, y eso es lo que explica muchos de los problemas que hay en nuestra ciudad.* Es que los proyectos se hacen, se realizan y se resuelven en evaluaciones que son independientes unas de otras, que tienen como foco de iniciativa gobiernos locales que no necesariamente se articulan, más bien no se articulan casi nunca, y eso hace muy difícil hacer una planificación de una red que sea coherente, que sea integrada. *A pesar de eso, el sistema Transantiago si tiene una planificación integrada, pero la tiene desde el gobierno central. Entonces, eso se desarticula con muchas otras cosas que suceden simultáneamente, y eso hace mucho más desafiante toda la temática.* Esa creo que es la principal característica especial que tiene Santiago. Otra, es que a pesar de que es una característica común de todas las ciudades latinoamericanas, Santiago es particularmente segregada. Lo que tiene de especial no es que sea tan segregada desde el

punto de vista de la lejanía de los sectores de bajos recursos, sino de la concentración de los de altos recursos, y eso tiene mucho impacto también porque en el fondo es un sector que tiene una capacidad de movilizar un equipamiento y una infraestructura totalmente distinta del resto de la ciudad, y es muy demandante, y muy exigente, y eso distorsiona mucho las decisiones que se toman.

¿Cuánto se ha instalado el concepto de movilidad urbana sustentable, con enfoque en la bicicleta en la gestión de redes e infraestructura en nuestra ciudad?

(CT): A ver: ¿cuánto se ha instalado en la comunidad, digamos especializada, que ve estos temas? Yo creo que mucho. O sea, todo el mundo tiene claro que hay una discusión paradigmática respecto a lo que se ha hecho en transporte que hay que enfrentar, que hay cosas que ya no sirven, que hay que replantearse, etc. Así y todo, en la comunidad especializada, hay resistencia importante y hay escepticismo importante y también hay muchas miradas muy conservadoras. *En la sociedad que mira esto más de lejos, esto es visto todavía como un tema muy de nicho e interpretado desde un sentido común que de alguna manera juzga que todas estas declaraciones de movilidad sostenible no tienen relación con la realidad de sus vidas y con sus posibilidades, y con la experiencia práctica del día a día.* En el fondo, no creo que esa conexión con la gente, y su vida y sus decisiones esté lograda. Yo incluso diría, al revés. No creo que se hayan generado una serie de lugares comunes que hacen todo muy difícil. *Como el lugar común de que, por ejemplo, los buses no tienen solución y que eso no se va a arreglar nunca, y que ojalá se extienda el metro, pero los buses van a ser siempre malos. O, que la bicicleta es una cosa de cabros ricos, jóvenes, universitarios; que todo lo que se hace con las bicicletas es para ellos. Son cosas que están muy instaladas y que no ayudan. Porque las dos en el fondo atornillan al revés de tendencias que uno quisiera cambiar.*

¿Cuáles en su opinión, debieran ser las tres grandes metas de una política pro movilidad sustentable en la RM?

(CT): Yo creo que la principal meta, lo más importante, es lograr ofrecer posibilidades de viajes intermodales de buena calidad, y que la gente los asimile como viajes deseables, como viajes que uno puede planificar por opción y no por descarte. Lograr eso significa un esfuerzo realmente de integración y de coordinación y de mirada global que en nuestra institucionalidad es muy difícil. En nuestra institucionalidad no existe una instancia para hacer eso, solamente sentar en una mesa una serie de personas y juramentarles que se van a coordinar, pero eso dura mientras están las personas si es que tienen buena voluntad. Entonces eso es muy complejo de lograr. Suena como una cosa muy abstracta, pero al llevarla a la práctica, cala todas las decisiones: cala inversión, cala la contención, cala también el mensaje o la comunicación que se hace a los ciudadanos, como cada medio se relaciona con los ciudadanos. En fin, es algo complejo.

Segundo, yo creo que es fundamental, fundamental, mejorar el servicio de buses en superficie. O sea, en Santiago se va a demorar, y en Chile ya ni hablar, el poder resolver los problemas de transporte con metro. No hay ninguna posibilidad de que en nuestra generación veamos el tema del transporte resuelto con el metro. Entonces, el bus en superficie tiene que salir de este estigma en que está que es muy complicado.

Y un tercer desafío, que yo creo que es muy importante, y poco presente, es que hay que visibilizar mucho más y darle una especial atención a todo el estándar, y la calidad, y la mantención y la gestión del espacio que ocupan los peatones. O sea, el mundo de los peatones que no está asumido como parte del transporte, siéndolo, es el más vulnerable de todos, el más postergado de todos, por lejos, y creo que en eso debería tener que “darse vuelta a la tortilla”, por decirlo así. Y, cuando eso pase, eso va a absorber mucho esfuerzo, porque es mucha infraestructura, mucha inversión que se necesita, mucha mantención que no hay quien la haga, los municipios no tienen como hacerla; en fin, es una tarea mayor.

¿Cuál es su opinión sobre la movilidad ciclista cotidiana que se desarrolla en el sector periférico de la Metrópolis de Santiago Vs las zonas adecuadas a los hipsters en el Santiago Centro-Oriente?

(CT): Bueno, creo que la zona periférica, a pesar de ser la que históricamente ha tenido más usuarios, no ha entrado en esta... no sé cómo llamarlo, tendencia, a volver a darle visibilidad y prioridad a la bicicleta. Los proyectos que se han hecho en esas comunas son más bien proyectos que están gatillados por los planes que se han desarrollado en este gobierno, en el gobierno regional, que se puso una serie de metas a nivel nacional, entonces eso ha ido llegando a distintas comunas, pero no está gatillado desde las comunidades locales o los municipios, muy marginalmente, hay algunos proyectos. Pero, muchos de ellos, los que yo conozco, además, están orientados más bien a hacer ciclo rutas de paseo y cosas de ese tipo y no tanto a priorizar la bicicleta como medio de transporte. En alguna medida porque yo creo que sigue presente la idea de que la bicicleta es un medio de transporte que la gente debiera, si le va mejor en la vida, ir superando y dejando atrás. En el fondo no está la idea de que este es un medio que hay que estimularse, más bien hay que ayudar a la gente a que no tenga que andar en bicicleta, y que tenga otras opciones, que pueda ocupar el transporte público o tener su auto, en fin. No está asumido que hay que reivindicar al ciclista humilde, sino que hay que ayudarlo a que deje de ser ciclista, y eso ha ocasionado que todo este... no sé cómo llamarlo, “boom de políticas de impulso de la bicicleta”, se concentre en otros lugares: en los lugares donde empezó la presión del movimiento ciclista. Si, yo creo que en gran parte eso también sucedió, esto no se gatilló porque sí, esto también fue gatillado por un movimiento que lo fue poniendo en la agenda, y que se situó fundamentalmente en el sector oriente, o se hizo más visible en el sector oriente. Así y todo, yo creo que, siendo esas las tendencias de fondo, al menos en proyectos que se hicieron en Santiago se logró tener bastante presente este contexto y tratar, de alguna manera, “torcerle la nariz” a este contexto, en el sentido de hacer a Santiago realmente una comuna permeable por todas sus fronteras a los ciclistas que venían de todas partes a pesar de que, en teoría, esa demanda no estaba; a pesar de que, en teoría, por qué aquí y no allá. Todas esas cosas estaban, digamos en el debate de fondo. Y, creo que también se logró poner la discusión a algo que todavía debe madurar mucho más: que el sistema de bicicletas públicas tenía que ser un sistema para la ciudad y no para las comunas que tienen potencial comercial, que son poquitas y que son las del sector oriente.

¿Qué criterios de planificación y diseño falta instalar?

(CT): Yo creo que el más importante es hacer una mirada, realmente, de reivindicación del transporte en bicicleta como parte del sistema de transporte en la ciudad, válido como los otros, y conectado con los otros. Yo creo que eso todavía no está. Ha estado un poquito en el discurso compartido, pero en la práctica los proyectos han estado más gatillados en los

municipios. Nuestro sistema funciona así en gran parte, los municipios plantean las demandas, formulan los proyectos, y el interés por estos temas ha estado concentrado en ciertos municipios. Pero eso es algo que, de alguna manera, sigamos con esta institucionalidad, las políticas nacionales y el gobierno regional debiera, por decirlo así, subsidiar mientras no se desarrolle esta formulación desde las administraciones locales. Y, yo creo que lo segundo que es muy importante es resolver mejor, y trabajar más, y lograr una cosa más pulida, de integración del sistema de bicicletas al resto del sistema de transporte público mejorando los temas con las tarjetas, mejorando los temas de estacionamientos, pensando en las estaciones intermodales. En todo eso, pero metiéndole mucho más la bicicleta en esa red que hoy día está todavía muy marginalmente.

(MRS): Y en esa misma línea, ¿qué es lo que piensa que quedó pendiente en el Plan de Santiago?

(CT): Yo creo que el Plan de Santiago quedó pendiente en implementar las etapas que vienen, pero yo creo que el Plan de Santiago, realmente respecto a lo que yo esperaba, avanzó mucho más de lo que yo supuse íbamos a lograr avanzar en los cuatro años que estuvimos en el municipio. O sea, desde ese punto de vista creo que es un plan que no está entero, por decirlo así, pero tiene que pensar las etapas que vienen. Y las etapas que vienen, yo creo que debieran buscar no solamente planificar los proyectos contemplando el entorno sino tratar de hacer más proyectos conjuntos con las comunas aledañas. Proyectos presentados simultáneamente, formulados simultáneamente. Creo que eso hoy día es muy necesario porque el desequilibrio que hay entre el equipamiento de Santiago y las otras comunas es “un abismo, es otro planeta”. Santiago es un mundo, y llegas al límite, y hay otro mundo. Y a pesar de que la red está planificada para conectarse con las otras comunas, en la práctica en las otras comunas no está esa conexión y no está esa posibilidad. Yo creo que cuando en Santiago se formuló este plan y se hicieron los primeros proyectos existía muy clara la idea de que la infraestructura de bicicleta en Santiago la iba a ocupar gente, no solo estudiantes del sector oriente que van a pasear y a carretear, sino una variedad de usuarios muy mezclados. Y la verdad es que la experiencia, los datos que hubo desde el primer momento, confirmaron eso de inmediato. O sea, de cómo eran las circulaciones, de dónde venía la gente, en qué horario venía. Fue muy claro que los usuarios venían tanto del sector poniente como del sector oriente, que iban en los horarios de trabajo, que iban a lugares de estudio, a los lugares laborales. El público y la diversidad de ese público fue todo visto de inmediato y a nosotros no nos sorprendió. Pero visibilizarlo, pensábamos que iba a ayudar más a expandir esto y la verdad es que no fue así. Por ejemplo, cuando se hizo el sistema de bicicletas públicas y se buscó meter a otros municipios, y se los logró meter, pero... cómo te explico, “a tirones”. O sea, no es que los municipios estaban esperando, no.

(MRS): Es que hay municipios de bajos recursos que tienen sus prioridades en otros lados.

(CT): Claro, pero esto para ellos era como un regalo, era llegar y llegar. Pero no estaba en su horizonte de intereses, de perspectivas, para nada. Y yo creo que eso va a ir cambiando. Yo creo que ya ha cambiado, sinceramente. Respecto a ese momento, ya estamos en otra estación.

(MRS): Y finalmente, ¿cuál considera debe ser la responsabilidad, y de qué departamento del Estado, de implementación de proyectos de ciclovías integrales a escala metropolitana?

(CT): O sea, nosotros debiéramos tener un gobierno metropolitano, que tenga un plan metropolitano de movilidad sostenible no solo de Santiago, sino de toda la ciudad. Y eso no lo tenemos en la actualidad y no creo que lo tengamos. Pero en el intertanto, yo creo que con la institucionalidad que tenemos en la actualidad lo que falta, o lo que ha estado ausente creo yo, es que hay que involucrar a los gobiernos locales más en la definición de estos planes metropolitanos y de estas políticas metropolitanas que hace el gobierno central en Santiago. Porque lo que sucede es que se desaprovechan muchas energías por el hecho de que estas cosas están tan disociadas. Entonces hay muchos proyectos que corren en paralelo, que simultáneamente se planifican y no se ocupan como oportunidades para apostar en esas líneas comunes. En la medida en que no tengas eso y que cada ley que un municipio formule, cada vez que se hace una mantención, cada vez que, no sé... no se busque dar un paso para este plan común vamos a andar muy a trastabillones y de manera muy, digamos dispersa y haciendo poca sinergia. Si uno realmente considera toda la inversión que se hace en la región metropolitana y todo lo pudiera alinear con estos ciertos conceptos básicos, con la misma plata tendríamos un impacto mil veces mayor. Y yo creo que eso requiere, para que suceda, no solo que el gobierno esté alineado, cosa que en el último tiempo ha estado, y yo creo que no solo en el último gobierno sino en el gobierno anterior también el ministerio de transporte ha tenido una apertura bastante grande; pero no está una mirada compartida con los gobiernos locales. Los gobiernos locales tienen sus otras prioridades, sus puntos están en otras partes, entonces eso, yo creo que es algo importante para una próxima etapa que esas políticas metropolitanas que desde el nivel nacional y desde el nivel regional se impulsan estén más vinculadas y se involucren más con los gobiernos locales.

(MRS): Ok, eso es. Muchísimas gracias por recibirme

7.3.2 ENTREVISTA 2: Rodrigo Manríquez.

a) Síntesis de Entrevista:

Entrevista #2	
Fecha /tiempo	10 de Octubre 2017 / 60min
Lugar de la Entrevista	Rodrigo Manríquez
Profesional Entrevistado	Arquitecto, responsable del PMCGS
Cargo /Profesión	Arq. De Estudios del Territorio y la Movilidad. SECTRA.
Resumen de la Entrevista	<p>- Sistema de Transporte Actual. Se debe incentivar el uso del transporte público; es la única solución que te permite trasladar masa importante de gente de un lado a otro. Se debe erradicar la idea q el automóvil es sinónimo de estatus económico y en cuanto a las inversiones, ya hay suficientes caricaturas sobre la idea de enfrentar el problema de la congestión con más infraestructura., no es la solución.</p> <p>Es relevante asignar espacio e infraestructura a cada forma de desplazamiento asegurando una buena convivencia vial, es un tema de composición espacial. En cuanto a temas espaciales, las vías troncales son demandadas por todos los modos, los buses, los autos, el metro y las bicicleta, es en ellas donde debiese implementarse el concepto de pirámide invertida</p> <p>Se debe entregar el espacio necesario a los modos más sustentables y el espacio que se decida al automóvil.</p> <p>-Bicicleta como modo de transporte: La bicicleta es un transporte privado y el viaje no depende de la elección de otros, en el viaje en bicicleta tienes el control absoluto, eso es relevante.</p> <p>El problema es la desigualdad territorial; a nivel central hay mayor sensibilización que a nivel municipal, que están más lejos de estas necesidades y experiencias. Hay municipios con un nivel de carencia absoluta.</p> <p>La bicicleta no nos va salvar del cambio climático, pero si es una medida que en conjunto con otras ayudara a mitigar.</p> <p>Los viajes por motivo de trabajo y estudio cotidianos, independiente del modo, son mayoritariamente viajes de trayectos cortos, y por tanto dichos tramos son factibles de ser en bicicleta.</p> <p>El ciclista no debe seguir en las veredas, este es espacio del peatón.</p> <p>- Temas pendientes:</p>

Es relevante entender que lograr una mayor movilidad en transporte público; bus, metro, bicicleta y peatón no depende solo de una mejor calidad y estándar del sistema de transporte, sino también con **repensar el sistema de actividades de la ciudad**, buscando generar viajes más corto. Por ejemplo Maipú, es una comuna que genera y atrae gran cantidad de viajes y por tanto es una comuna que se sirve a sí misma, debiésemos incentivar la **consolidación de núcleos urbanos**.

Otro ejemplo es lo que ocurre entre San Joaquín, parte importante de su viajes se va a Santiago o San Miguel y por tanto, el centro de equipamiento para San Joaquín es San Miguel, situación parecida ocurre entre Cerro Navia y Quinta Normal. Situaciones así debiésemos fortalecer en la planificación. La metodologías de evaluación no recogen este tipo de cosas, el PMCGS no vio este tipo de cosas.

La política de desarrollo Urbano, plantea una ciudad compacta, sin embargo es una política que no se recoge en los sectores de la ciudad.

Poner el foco en el usuario de la bicicleta del sector sur de la ciudad que usa la bicicleta por necesidad más que por opción. En tal sentido, la política de incentivar el uso de la bicicleta en el cono extendido a partir del 2008, tuvo un objetivo ambiental, la idea era disminuir el uso del automóvil y desde esa mirada la estrategia me parece exitosa. Mirar solo temas ambientales no es suficiente pero se logró con el objetivo.

-Temas Pendientes de Gobernanza:

En términos de Gobernanza, lo que está haciendo Orrego es relevante, pues esta visibilizado la bicicleta y con ello es probable que sectores que nunca habían pensado en estas materias lo comiencen a hacer. Y así de a poco se va avanzando, pero lo cierto es que las actuales ciclovías responden a voluntades sectoriales o simplemente a su cabida física y no a una planificación urbana integral; como efecto de ello tenemos ciclovías deficitarias y de bajos estándar. Solo desde el 2015, con el manual MINVU, estamos proyectando ciclo vías con estándar, sin forzar, se implementa donde es posible. Existen ciclovías como la a de Simón Bolívar, yo la clausuraría.

En cuanto al sistema de inversión y metodología de evaluación, esta se basa principalmente en el consumo de recursos y tiempo, lo que se considera correcto, pues independiente del nivel socioeconómico, el consumo de tiempo es igual de importante para todos, sin importar lo que hagamos con ese tiempo, el problema es que los proyectos se justifican en base a la demanda.

	<p>Los proyectos de ciclovías son rentables en cerca de un 30% y por tanto la energía la tenemos que poner en “donde emplazamos la ciclovía con estándares adecuados” y no si son rentables o no, eso ya esta resuelto.</p> <p>Debiese existir una estructura metropolitana, los proyectos actuales son sectoriales y desagregados. Pero en el escenario actual se está haciendo, por ejemplo, un proyecto de ciclovía en Cerro Navia y Quinta Normal, lo financia Sectra, con la unidad técnica en el SERVIU y lo ejecuta MINVU, se intenta aunar esfuerzos en conjunto con los municipios, cada municipio tiene sus propias necesidades y requerimientos, no siempre son ciclo vías.</p>
--	--

Tabla 8. Síntesis de Entrevista.

Fuente: Elaboración propia.

b) Transcripción de entrevista:

(RM): Rodrigo Manríquez.

(MRS): Alumna Tesista.

¿Cómo evalúa hoy la situación del Sistema de Transporte Público y Privado de la Ciudad?

(RM): Siempre depende de cómo uno conceptualiza la evaluación. Además, tengo que decir que yo considero a la bicicleta dentro de las alternativas de transporte privado. Hay toda una discusión respecto a qué es público, qué es privado, qué es colectivo, que es individual. Yo prefiero pararme desde ahí porque me es más fácil explicarlo, pero en el fondo: ¿por qué la bicicleta la considero un sistema de transporte privado? *Porque depende de ti adquirirla, depende de ti usarla, y tu viaje no depende de las elecciones de otros, que es un dato relevante.* No así el transporte público que depende es de que exista una línea, de que haya demanda suficiente para que esa línea pase cerca a tu casa, de que tengas un paradero realmente cerca, de cuántas veces para entremedio que también va a depender de la cantidad de gente que lo ocupa, etc. Tú no tienes control sobre el viaje necesariamente. *En cambio, en la bicicleta tú, y yo diría que más que en el auto, tienes control absoluto. Por dónde la usas y, eso, más allá de las barreras que te puedan ir condicionando.*

Pucha, no te voy a decir nada muy novedoso, pero Santiago al igual que muchas ciudades, no solo de Chile, sino también de Sudamérica y el mundo se han ido construyendo en función de una vialidad que ha estado pensada... yo diría que, más que desde el auto, que es como la frase típica, de una vialidad que se concibe, o que deja de considerar a las formas de viaje que no son el transporte privado, el auto, el transporte privado motorizado. Eso no es casual, tiene que ver con que la vialidad se va desarrollando en la medida en que se necesitan mejores caminos por donde tienen que pasar los vehículos motorizados. El diseño de la vialidad, la torta digamos, que uno genera cuando pavimenta un camino, está calculada en función de la fuerza que los ejes de los camiones, buses, autos, provocan sobre el pavimento. Por lo tanto, es muy

fácil irse, caer en ese sesgo. Esto de la preocupación más por el transporte público y por el transporte en bicicleta, como la entrada de los modos más sustentables, nace de la constatación de un hecho que primero empieza a gatillarse en países más desarrollados donde el acceso al auto ocurre más pronto, en Europa, en Estados Unidos, principalmente, donde los fenómenos de motorización ocurren en los años 50s, 60s, y la gente se da cuenta que no caben todos los autos en las calles. Yo por ahí tengo un reporte en alguna presentación antigua de un diario, un pasquín o no sé que habrá sido, de Kansas en Estados Unidos del año 25, donde promovían los tranvías como una propuesta alternativa al uso del auto porque las calles ya estaban llenas. Y el problema de la vialidad también se ha enfrentado durante mucho tiempo, la planificación de nueva infraestructura se planificó mucho tiempo en función de “se nos agotan las vías, hagamos más o hagamos más grandes”. Estrategia que ya ha sido caricaturizada varias veces como “atacar la obesidad comprándote un cinturón más grande”. Entonces es un modelo que ha mostrado no necesariamente estar fracasado, también hay hartito de ideología en esta cuestión, pero es un modelo que sin duda no es sustentable, y yo diría que viene gatillado el foco más en transporte público más desde países europeos en donde además hay una menor estigmatización por el hecho de ocupar el transporte público. Entonces, y si tú lo trasladas a Sudamérica, tú ves que hay muchas iniciativas por fomentar el uso del transporte público a pesar de que el transporte público sigue tiñendo tu elección como un problema de adquisición. Por lo tanto, ahí te mezclas con temas culturales, simbólicos, etc. Pero eso tampoco es exclusivo de países sudamericanos: a principio de los años 80s, Margaret Thatcher se manda una frase en Inglaterra que decía que si un hombre de 35 años se encontraba a sí mismo andando en transporte público para moverse de su casa al trabajo podía sentirse un fracasado porque no había logrado tener el poder adquisitivo para tener un auto. 20 años más tarde, o 25 años más tarde, Londres organiza las olimpiadas después de Beijing y el alcalde de Londres de ese momento manda a buscar la antorcha olímpica en un bus de transporte público. Entonces en 20, o 25 años hay un vuelco, un cambio simbólico respecto al papel y el rol que cumple el transporte público y nosotros estamos todavía en esa discusión con algunas personas que hemos mirado lo que ocurre en otras partes en donde, más allá de que te guste o no te guste, te das cuenta que el transporte público es la única solución que te permite trasladar masa importante de gente de un lado a otro vs otro enfoque que lo tiñe un poquito esto de más teoría que práctica en la realidad.

(MRS): Si uno ve la teoría plasmada en las políticas, todo pareciera estar bien encaminado: incentivar los medios más sustentables, disminuir el uso del automóvil. Pero cuando uno ve las inversiones, están todas puestas en el auto.

(RM): Ahora eso también tiene sus bemoles porque para mí la clave no es que tu necesariamente te gastes más plata en los modos que son más sustentables. ¿Por qué? Porque tú puedes hacer una vereda de oro y te saldría carísima, pero si esa vereda de oro tiene un metro, igual te va a salir carísima. Entonces, más que artificialmente gastarte más plata en un modo que en el otro, más allá de eso, (...). Lo importante es otorgar el espacio suficiente para las distintas formas de desplazamiento que tú estás asumiendo que se van a mover en un lugar tengan como transportarse. Entonces, yo te diría hay casos más dramáticos porque, por ejemplo, el corredor de Vicuña Mackenna es un corredor de transporte público, entonces es plata que tú, si la tienes que asignar a un modo, tu podrías decir esto es “recurso invertido en transporte público”, Pero tú vas a ver el perfil de esa calle y...

(MRS): Están todos los modos.

(RM): Es un perfil nuevo, la vereda la dejaron tal cual como está actualmente: ciclovia de dos metros así sobre la vereda. Redujiste el espacio que no era área verde digamos, pero que podrías haber convertido en área verde y le diste tres pistas a los autos y una pista a los buses. La circunstancia anterior tenía tres pistas que compartían autos con buses. Entonces, mejoraste los buses: sí, porque les diste una pista exclusiva lejos de los autos. Pero a los autos les diste una pista más de la que ya tenían, entonces ¿a quién está dirigida finalmente está infraestructura?

(MRS): Ok, está bien.

(RM): Entonces es el proceso de composición, que no solo tiene que reconocer los usos actuales, sino que los que tu proyectas para el futuro son los que tiene que dar cuenta de este rol que tú le das al transporte público.

(MRS): Es verdad, también tiene que ver en cómo las haces convivir los diversos modos en el espacio. Ok.

(RM): Puede que tú en una pista de autos te gastes más plata que en las dos veredas que necesitas, pero ese no es el problema, el problema es que tú a las veredas le entregues el espacio que necesitas y a los autos el que tú quieres que tenga. Ahora, ¿qué es lo que pasa? Que dentro del sistema inversional que tenemos en el país, la justificación de los proyectos de transporte está basado en el consumo de recursos y, particularmente, en el consumo de tiempo, lo que no es un error en sí mismo y de hecho tiene bastantes beneficios porque todos los seres humanos tenemos distintas realidades socioeconómicas, etc. Pero hay una cuestión que es igual y es el tiempo que tenemos para vivir, entonces medir las cosas en función del tiempo extra que te generan ciertas medidas no es malo porque un minuto que te ahorras tú es tan valioso como un minuto que se ahorra otra persona, independiente de que con ese minuto hagamos cosas distintas.

(MRS): Si, el tiempo es lo máspreciado.

(RM): El problema es cuando tú, esos ahorros de tiempo quedan, están de alguna manera, y que probablemente también si uno hiciera ese análisis debería impulsar algo bastante parecido a lo que tú estás proponiendo en el sentido de que como la mayor gente que ocupa auto es la gente que vive en sectores más acomodados, si tu generas un ahorro completo del sistema igual vas a terminar, aunque no lo quieras, privilegiando con el proyecto a la gente que no ocupa auto. Eso no es un propósito declarado, es una "consecuencia de". A que voy, si tú tiene un proyecto de las mismas características, mismo costo, la misma longitud, lo que sea, en un sector donde hay más gente que ocupa auto y un sector dónde hay menos gente que ocupa auto, va a ser más rentable donde hay más gente que ocupa auto. Simplemente por una cuestión de demanda.

(MRS): Porque tiene mayor impacto.

(RM): Porque afecta positivamente un mayor número de beneficiarios. ¿Se entiende un poco?

(MRS): Sí, si lo entiendo.

(RM): Entonces no es que haya alguien, así como un planificador perverso que dice aquí vamos a favorecer a unos ricos y a perjudicar a unos pobres. No, las metodologías son ciegas no ven esas cosas. Es el formulador de los proyectos el que tiene que estar claro y decir: “oye, sabes que, puede que este proyecto, de estas características sea más rentable en esta zona que en esta otra, pero en esta otra zona, estás generando otro tipo de impacto en términos de conectividad, etc”.

(MRS): Está bien. Pero debiese haber un acuerdo general en desincentivar el uso del automóvil.

(RM): Claro, tú lo que debieras hacer es buscar un sistema en el que, premiando eventualmente, o mejor dicho justificando la intervención en el sistema de transporte en función de los ahorros de tiempo no se produzcan, de manera tan brutal al menos, estos desequilibrios en términos de equidad territorial, etc. Y eso tiene mucho que ver con tu tesis, no sé si tiene una pregunta específica con respecto a ello.

(MRS): ¿cuál es la importancia que usted le atribuye a la movilidad Ciclovial en términos de avanzar hacia la sustentabilidad? ¿Considera la Bicicleta como un modo de transporte con futuro?

(RM): Si, absolutamente. Incluso en ciudades grandes porque lo que muestran los datos es que por mucho que la ciudad sea muy extendida, la mayor proporción de los viajes que se hacen en la ciudad son viajes de trayectos cortos.

(MRS): ¿En bicicleta?

(RM): En todo.

(MRS): Bueno si, Cuando uno mira la movilidad de los autos generalmente son cortos.

(RM): Exactamente. De que hay potencial, hay potencial. ¿La bicicleta nos va a salvar del cambio climático? Probablemente no, no por sí sola. Pero eso no significa que no haya que hacer esfuerzos porque más gente la ocupe, porque todavía le queda espacio para crecer no solo en Santiago.

(MRS): ¿Cuánto crees que se ha instalado el concepto de movilidad urbana sustentable, con enfoque en la bicicleta en la gestión de redes e infraestructura en nuestra ciudad?

(RM): De a poco, va calando cada vez más hondo. Creo que hay una desigualdad territorial porque, al menos en el caso del Gran Santiago, las políticas de intervención de los sectores, no sólo es desde el nivel central, sino que tiene que ver mucho también con el nivel local-

municipal. Depende mucho de que tan en el estado del arte de estas discusiones estén los funcionarios municipales. Entonces si tú conversas esto a nivel regional, a nivel del ministerio de transporte, ministerio de vivienda, seguramente te vas a encontrar una mayor cantidad de profesionales, técnicos, incluso autoridades, que están más sensibilizadas con estos temas. Que han ido a Nueva York y han visto lo que está pasando, que conocen la experiencia de París, de Londres, de Holanda, Dinamarca, etc.; y pueden hablar horas de lo que ocurrió en los años tanto... Pero si tú vas al nivel municipal, no solo la gente de ciertos municipios, probablemente del sur y del poniente de Santiago se sienten muy lejos de esas experiencias, sino que además no tienen...

(MRS): Dentro de su presupuesto no está.

(RM): No está dentro de su presupuesto. Entonces, la dirección de tránsito, que te diría es donde está la mayor "piedra tope", son personas que están preocupadas, casi por instrucción, de los contratos con los parquímetros, de cambios en el sentido de las calles, de los otorgamientos de los permisos de circulación y de renovar los carnés de conducir. Entonces, tú les hablas de movilidad sustentable y... súper bien, pero yo igual necesito estas lucas porque con esas reparo las calles, tapo los hoyos, pago el semáforo porque además el semáforo tengo que mantenerlo yo.

(MRS): Ya, entonces tendría que ser una política metropolitana.

(RM): Tendría que ser una política metropolitana. Yo diría que también, eso no significa no descuidar a estos funcionarios de nivel intermedio-local en términos de capacitaciones...

(MRS): Que son los conocedores de su territorial al final.

(RM): Porque por mucho que tu llegues como gobierno metropolitano, gobierno regional, nivel central: "sabe que señor vamos a hacer un plan de ciclo vía de alto estándar, le vamos a quitar espacio a los autos y se lo vamos a dar a las bicicletas y a los buses", el director de tránsito te dice: "sabes que, si me vas a sacar ese estacionamiento, generas una pérdida para el municipio irreparable".

(MRS): Tienen las prioridades en otro lado todavía.

(RM): O si se produce el taco que yo creo que se va a producir, al que le van a venir a alegar es al alcalde. Entonces: "¿quién mata la gallina?" Ahí nuevamente aparece esta idea del alcalde metropolitano, de esta figura que, no sólo tenga la potestad de tomar decisiones por sobre los límites comunales, administrativos, arbitrarios, sino que también vaya y los corte en ese sentido.

(MRS): Orrego ha hecho un poco eso, ¿o no?

(RM): Si, Si. Es, de los intendentes que hemos tenido en los últimos diez años, lejos, el que más se ha pronunciado al respecto y eso se agradece porque eso también ha permitido primero: generar facilidades para los municipios que ya estaban en este cuento, sentir que tenían un aliado a nivel central, eventualmente acudir a presupuestos. Orrego fíjate que lo que

ha hecho es concretar proyectos que venían hace 25 años, lo que está súper bien. Y hace que el nivel de sensibilización de los otros municipios con respecto al tema también al menos tenga que cuestionarse. [Entonces hay gente que probablemente nunca pensó en estas cuestiones, pero si el Intendente está hablando de esto, y el Intendente tiene lucas, chuta, probablemente puedo encontrar un aliado para orientar ciertos recursos.](#)

[Hay que reconocer también que hay otras municipalidades que tienen un nivel de carencia absoluta, entonces no están pensando en estos hípsters en bicicleta. Entonces, y de nuevo, me hace mucho sentido el foco de la tesis porque puedes demostrar, y ojalá sea así, que el problema del transporte en bicicleta no es un problema de los hípsters, es un problema de equidad territorial también. Y que dejemos de pensar que estamos favoreciendo solo al cuico con plata, por decirlo en términos muy caricaturesco, sino que también pongamos el foco en personas para las cuales la bicicleta ni siquiera es una opción, sino que es casi la alternativa que tienen.](#)

(MRS): Si, la verdad que los usuarios de la bicicleta que entrevistado en el sector nor-oriental y al final, es la respuesta que me doy a mí misma: “uso la bicicleta porque no me gusta el metro, pero no porque no tengo metro”. Es diferente.

(RM): Porque decidí dado que las otras opciones no me sirven. La otra gente es: no tengo auto, no tengo metro, no voy a andar dos horas arriba de una micro, o sea, de Maipú a Santiago creo que... no sé si Maipú sea el mejor caso porque tienes corredor y todo; pero perfectamente ciertas zonas de Santiago, [La Pintana, no me extrañaría que en bicicleta te demoras menos que en transporte público.](#)

(MRS): Hay mucha gente en Macul, Puente Alto, Quilicura que se mueve en bicicleta, con o sin infraestructura. La siguiente pregunta es:

¿Cuáles crees que serían las metas de una política pro movilidad sustentable que debiesen de ser aplicadas en la RM?

(RM): Yo siempre he pensado que una buena meta de política, por supuesto detrás tiene una visión política, pero como meta es trazarse un deseo respecto a la proporción de viajes que uno quiere, o acepta, depende de cómo uno lo plantee, que sean realizados en modo sustentable. O al revés, tú puedes decir: “mira, sabes que, Santiago tiene 7 millones de habitantes, 18 millones de viajes diarios, en punta mañana se harán... no sé, dos millones de esos viajes, tres millones de esos viajes; mi meta va a ser que, al menos, la mitad de esos viajes sean en transporte público, bicicleta o caminata”. O más, a esta altura, la caminata lo distorsiona un poquito, pero esa proporción probablemente debe estar como en el 60% - 65%. Entonces, tú perfectamente podrías decir: “mira, yo sé que va a haber más gente, por lo tanto, se van a producir más viajes, pero al menos yo quiero controlar que el 70% de esos viajes, o el 60% de esos viajes, o los que sean, se hagan en transporte, bus, bicicleta, caminata. Porque, de lo contrario, se van a tener que realizar en un vehículo particular que genera todos los costos y externalidades que conocemos”. Ahora, ¿cómo logras eso? [Dando respuesta a esa demanda, y esa respuesta no solo tiene que ver con contar con líneas de metro, con buenos sistemas de buses, con buenas ciclovías y con buenas veredas, sino que también con repensar la manera en que está](#)

distribuido el sistema de actividad en la ciudad de manera de facilitar, por ejemplo, viajes más cortos.

(MRS): ¿Quién se hace cargo de eso? No tenemos una política integral, no tenemos una manera de planificar de manera integrada.

(RM): La Política de Desarrollo Urbano se plantea en post de una ciudad compacta. Ahora, ¿cuánto de ese discurso recogen los Planes Reguladores Comunales para poder lograrla? Pocas. Y, de nuevo, en el caso de una ciudad que está compuesta por 33, 34, Plan Reguladores Comunales, más un Plan Regulador Intercomunal que se preocupa de la gran infraestructura, difícil.

(MRS): Sí, claro. En el fondo hay varios documentos que hablan de eso, de generar nodos de atracción y de actividades...

(RM): Que ya existen. Porque ponte tú, a mí me pasó cuando hice este análisis, que, si cuentas los viajes en bicicleta, o de cualquier cosa, de Cerrillos... buena parte se quedan en Cerrillos y otros se van a Santiago, pero hay una proporción importante que se van a Maipú. Entonces Maipú se sirve a así mismo, pero también sirve a Pudahuel, sirve a Cerrillos; se van generando ciertos núcleos. Lo mismo, fue muy revelador para mí ver lo que ocurría entre San Joaquín y San Miguel. Parte importante de la gente de San Joaquín, sale de San Joaquín, o se va a Santiago Centro, o se va a San Miguel. Nadie se queda en San Joaquín, tiene una captación muy bajita. Entonces: ¿qué te dice eso? Que en San Miguel hay un foco importante. ¿Significa eso que tengo que meterle servicios, comercio y equipamientos a San Joaquín? Probablemente no. Probablemente San Joaquín y San Miguel están suficientemente cerca como para fortalecer ese hito. O no, no tenemos en este minuto necesariamente una metodología que nos permita ver cuándo es buena una cosa o cuándo es buena otra.

(MRS): Ya, cuando tú me hablas de la identificación de esos pares de comunas en que existen viajes, uno mira la red de ciclovías, y vemos la conexión.

(RM): No, para nada.

(MRS): Ya, cuando tú me hablas de la identificación de esos pares de comunas en que existen viajes, uno mira la red de ciclovías, no se ve coherencia. Entonces uno se pregunta desde afuera, el tipo que planificó esto, está reconociendo la demanda?

(RM): Nosotros lo hicimos cuando decidimos invertir para hacer dos ciclovías intercomunales en... Una que estamos haciendo entre Cerro Navia, Quinta Normal y Santiago; y otra que estamos haciendo entre Pedro Aguirre Cerda, San Miguel San Joaquín, Macul. Son dos, oriente-poniente.

(MRS): Eso es coherente porque la mayor cantidad de viajes tienen ese sentido y no norte-sur como...

(RM): Porque hicimos el análisis. Ahora claro, desde La Pintana, San Ramón, Lo Espejo, igual necesitas vías que te comuniquen norte-sur. Porque de alguna manera en Santiago tienes un cono extendido, vías radiales oriente – poniente y norte y sur para abajo. La gente de Pedro Aguirre Cerda, perfectamente podría conectar con la ciclovía de Vicuña Mackenna, con la de Las Industrias y, a través de eso, llegar a Santiago. Nosotros hicimos ese análisis para elegir. Pero la forma en que se ha ido implementando el plan de ciclovías no tiene que necesariamente con una planificación que responda a estos temarios; se ha ido construyendo donde ha habido voluntades para esto y donde ha habido recursos para construir. Y déjame darte al tiro un tip que lo tengo ahí, que se me escapa de la boca con respecto a cómo me planteabas tu problema de tesis: el gran salto que se produjo en la construcción del plan de ciclovías en el Gran Santiago, que se produjo en Santiago, Providencia y Ñuñoa, fue a raíz de un estudio que se hizo por ahí en el año 2008 en que había fondos para esto. Y donde ahí se tomó la decisión política, técnica, lo que quieras, para invertir en estas tres comunas porque lo que se quería producir era un cambio modal del auto a la bicicleta. No fue la política con un enfoque socio-territorial, de equidad, etc.; era ambiental. Era ambiental. Si tú sacas gente del transporte público y la subes a la bicicleta en términos ambientales no estás ganado mucho porque el bus va a tener que seguir circulando.

(MRS): Pero del auto sí.

(RM): Quizás eso puede ser peor porque es quitar demanda a los buses, y al quitarle demanda a los buses baja la frecuencia, aumentan los costos... Entonces era un propósito y un objetivo claro de “invertámoslo en lugares donde la gente anda en auto y donde existe una mayor probabilidad de cambio”. Yo creo que en ese sentido esa política ha sido exitosa.

(MRS): Si, funciona.

(RM): Ahora, ¿qué significa eso? Que abordar este tema solo desde la sustentabilidad ambiental no te basta. Y también tiene que abordarlo desde el punto de vista de la sustentabilidad...

(MRS): Social...

(RM): Social, territorial. Ahora, en el caso de La Pintana que mencionabas recién ocurrió otra cosa dramática: en Santa Rosa había una ciclovía construida, primera ciclovía que se construyó en Chile. Debió haberse construido en los años 80s, no tengo clara la fecha. Que iba por todo el centro de Santa Rosa. Cuando se rediseño Santa Rosa para meterle corredor de transporte público, voló la ciclovía. Y eso también tiene que ver con una suerte de enfoque sectorial en términos de cómo invertir. Yo te mencionaba un poco al principio. Si yo tengo la misión de hacer que los buses vayan más rápido, puedo caer en la tentación y en el error de preocuparme solo de los buses y no pensar en nada más. En su minuto se les exigió a los desarrolladores, a los corredores de transporte público que incorporan ciclovías, pero lo hicieron en la medida de lo posible. Es decir, cuando tenían faja suficiente. ¿Y eso que significó? errores del tipo Las Industrias, horrores del tipo Dorsal en que tienes ciclovía en una parte, pero en otra no, porque ahí pudiste premiar tanto. Entonces... saquemos la ciclovía. Aunque le hagamos diez metros vale la pena. Y eso es a lo que actualmente, por fin, se ha podido decir no: si me vas a hacer

diez metros, mejor no me hagas. Porque al hacer diez metros tú estás obligando al ciclista a usar esos diez metros, pero después lo estás condenando a meterse a la vereda y, déjame decirlo, el ciclista de vereda, para mí, es el principal articulador en contra de las políticas de ciclo vía en el mundo.

(MRS): Estoy de acuerdo, Si, el ciclista debe ir en la calle, pero en la calle uno se siente tremendamente expuesto.

(RM): Exactamente. Pero lo que yo cuestiono es que, yo puedo entender a la gente que se escapa de la calle para irse a la vereda porque le da miedo, ok. Pero no puedes trasladarte a la vereda y tu causarles miedo a los peatones. Por qué si me decís que te da miedo la calle y por eso andas por la vereda, y andas lentito, con cuidado, con respeto, fantástico. Pero si me decís que te arrancas de la calle porque te da miedo y andas haciendo slalom entre los peatones, no me wevies.

(MRS): Cuando tu caminas por la calle como peatón, yo ando en bicicleta, pero cuando ando como peatón uno aprende que no te puedes mover de la línea, porque puede venir atrás una bicicleta y...

Bueno. Te iba a preguntar la siguiente: **¿qué opinas con respecto a los estándares de ciclo vías?** Pero me lo contestaste un poco.

(RM): Qué es lo que te puedo decir sobre eso. Que recién desde el año 2015 hay estándar. El propuesto por el MINVU, tiene un manual para diseñar calles que es el REDEVU y que menciona, siempre ha mencionado cosas respecto a las ciclo vías. El REDEVU tiene un gran pecado original, que es que no menciona, no conceptualiza esto que hablábamos antes de la composición de las vías.

(MRS): Las segrega, habla de cada uno de los flujos.

(RM): Exacto. Se ocupa para que el ancho máximo sea aquí... Fantástico, pero no da un paso atrás y dice, "mira, antes de todo esto, lo que el planificador, el diseñador tiene que pensar es ¿quién va a pasar por aquí y cuánto espacio necesito para que pase?". Y de ahí empieza primero la negociación y de ahí vemos que ancho le ponemos y todo. Entonces, la gracia que tiene el manual que publicó el MINVU en el año 2015 y que se transformó en manual oficial el mismo 2015 a través de un decreto que modificó la ordenanza, tiene la gracia de que se planteó desde el otro punto de vista: se planteó desde el punto de vista de ¿cuál es el espacio mínimo que necesita un ciclista para poder andar? Y de ahí vemos dónde la colocamos, porque anteriormente lo que ocurría, que es lo que pasa en este ejemplo que te mencionaba del Transantiago, era "hagámosla donde cabe". Y si teníamos que hacerle el quite al árbol le hacíamos el quite al árbol y nada más tenemos ese poste porque se nos escapa el presupuesto entonces... hagámosle el quite también y si aquí no se puede entonces no lo hagamos no más. Siempre, hasta el año 2015 en efecto, toda ciclo vía que se hizo, se hizo donde podía hacerse, donde no molestaba mucho a nadie. Desde el 2015 para adelante, llevamos recién dos años, estamos en pleno proceso de evolución en ese sentido, parte del concepto de "hagámoslo donde más se necesita, segreguemos de acuerdo a lo que se necesita y demos el espacio que

se necesita. Y si no hay ese espacio... bueno, busquemos una solución más integral, pero no forcemos”.

El REDEVU, menciona anchos máximos o ancho deseables, no me acuerdo, anchos absolutos y mínimos. Y tú te vas y ves que hay ciclovías que fueron diseñadas completas en el mínimo, que están conceptualizadas para ciertas singularidades, cachai. Hay un abuso de ese recurso.

(MRS): Y ¿qué crees que debemos hacer con las ciclovías que están mal o fuera del estándar?

(RM): Yo haría una evaluación primero, que ya hay algunos esfuerzos para hacerla. El año 2014 hicimos un catastro de ciclovías donde además el consultor aplicó una suerte de matriz en la que calificó la calidad.

(MRS): Pero algunas comunas, ¿o no?

(RM): No, fue todas.

(MRS): ¿Verdad? Hay uno de Providencia, uno que selecciona 10 comunas.

(RM): Ese fue el que contamos. Este es otro que se hizo el 2014 en el que se catastró todo y al catastrar fuimos levantando elementos del tipo ancho, pavimento... Entonces, hay ciclovías que con una manito de gasto probablemente quedan bien, hay otro conjunto que hay que meterle un poquito más de lucas, y hay otras que hay que hacerlas completamente de nuevo. No recuerdo los porcentajes en este momento, pero en aquellas en que la circulación de ciclistas está en peligro, no cumple con... que se yo, la mayoría de los conceptos, yo derechamente las clausuraría. Porque lo que te decía la ley de tránsito actualmente exige, y va a seguir siendo así, que si hay una ciclovía el ciclista la ocupe. Entonces es muy importante certificar que es, y que no es, una ciclovía. Pero por ejemplo, uno de los buenos-malos ejemplos, la ciclovía de Simón Bolívar: yo esa ciclovía la clausuraría y le diría al municipio “sabe que, esto tiene que hacerlo de nuevo. Gástese las lucas que necesite y hágala si quiere en la vereda, pero sáqueme todos los árboles y todos los postes y reempláceme esos árboles, los municipios se ocupan ellos mismos; o hágala derechamente en la calzada ajustando las pistas, quitándoles; pero esa ciclovía, así como está, no certifica”.

Hay un proyecto de ley que está en el congreso, en tercer trámite legislativo, y que estamos cruzando los dedos porque por fin se apruebe en el plenario de la sala que se vota en el senado, ahora; que establece la obligación de que el Ministerio de Transporte certifique la calidad de las ciclovías. Y establece que, una vez promulgada la ley y echa esta certificación, los municipios tienen tres años para poder normalizar esas ciclovías. Entonces, si un municipio tiene las lucas y puede hacerlo, que lo haga. Si no puede hacerlo, que clausure esa ciclovía, que no sea exigible para la circulación de ciclistas.

(MRS): ¿Y está en estado de proyecto de ley?

(RM): Si. Te puedo dar también el número del boletín para que lo tengas. De hecho, nosotros ahora estamos trabajando en los elementos que tendría que tener ese reglamento para certificar.

(MRS): Ya ok, gracias te la pediré por mail. La otra pregunta, enfocada derechamente en mi tesis es: **¿cuál es tu opinión, o, por qué crees que se da esto de observar que la mayor cantidad de infraestructura está destinada para los hípsters?**

(RM): Te lo cierro así: yo creo que fue una apuesta particular que se hizo con un objetivo que.... Claro, no decía hípster en ninguna parte, de provocar un cambio modal, y la lección es que hay que complementar esa visión de política con una política más desde el punto de vista de la accesibilidad territorial. Ahora, cómo te decía, por algo nosotros elegimos las ciclovías que elegimos. Si pudiéramos seguir priorizando proyectos, a mi juicio, yo seguiría priorizando en el sector sur de Santiago. Tanto en sentido oriente-poniente, como también en mejorar las conexiones norte-sur que son todas de una calidad horrible.

(MRS): Si, lo que pasa es que cuando uno anda en bicicleta y me trato de poner en el caso de la persona que vive en el sur y que tiene baja conectividad, uno pensaría que lo que necesitan es priorizar la conectividad oriente-poniente para poder acercarse al metro.

(RM): Si, también podría ser. Es un enfoque perfectamente posible.

(MRS): Porque paralelo a las troncales o paralelo al metro sigue manteniendo la conexión existente.

(RM): Si, es que además las conexiones norte-sur son pocas. Tienes Gran Avenida, Pedro Aguirre Cerda, Santa Rosa o Las Industrias-Santa Rosa y Vicuña Mackenna.

(MRS): Si, y ves que en el centro están súper apretadas, y luego se abren.

(RM): Creo que necesitas está suerte como de arco que debe cerrarse, es como un abanico. Ahora, siempre te encuentras con problemas de fajas que no están completamente disponibles y uno de los focos que yo tengo puesto en un siguiente estudio en que tenemos que actualizar el Plan Maestro de Ciclovías, es poner el foco en la factibilidad de los proyectos. En que el estudio indique, además de este análisis de demanda y otros, en qué ejes, no sólo en cuál es más importante hacer, sino en cuál es más fácil y en cuál es más difícil. No necesariamente para priorizar más o menos, sino para que las ubicaciones que hay que hacer sean más importantes.

Las troncales son súper relevantes, pero como son tan relevantes, son el filete. Entonces las quiere el metro, las quiere el transporte público, las quieren los autos, las quiere la bicicleta; las queremos todos. Entonces, ahí es donde uno se juega realmente la pirámide invertida, y se juega las prioridades respecto a estar cerca de la estación.

(MRS): Entiendo que ahí convergen todos los flujos y que deben poder convivir. Pero lo había pensado como te comentaba, que en el caso del sur en particular pienso que en las prioridades

no debía estar la troncal, debían estar las transversales para poder empalmar con el sistema estructurante.

(RM): Si, y puede ser. Encuentro que es una buena estrategia. Pero, claro, al final lo que tienes que cruzar son varias cosas: demanda, que tenga accesibilidad, espacio disponible, que te va a impactar en los costos; y este análisis de tipo más geométrico.

(MRS): ¿Y la metodología con la que evalúan las ciclovías también la tienen que revisar?

(RM): Si, la estamos revisando. La metodología tiene dos partes: una parte de formulación y una parte de evaluación. La parte de formulación recoge un poco estos temas: levantar demanda, levantar un indicador de factibilidad de construcción que tiene que ver con cuántos postes tienes, cuántos árboles... Hay temas también de factores ambientales, pero eso tendría más sentido también en ciudades en que te encuentras con laderas, con esteros... Fue una metodología más pensando en ciudades intermedias, no fue una metodología pensada en Santiago. Y la parte de evaluación, la verdad es que el método para evaluar actualmente está basado en el ahorro de tiempo y es un desarrollo que viene heredado de otro desarrollo personal con transporte. A mí en particular me gusta un enfoque más del tipo estándar. Que en el fondo uno explore (...) cuál es el impacto que tienen ciertos tipos de ciclovías en determinados lugares de la ciudad en relación a la cantidad de demanda que capturan. Entonces, yo creo que actualmente tú, con las nuevas ciclovías que se han construido, podrías hacer una suerte de relación. Si gatillas el estándar Tipo A, que es como el más maravilloso, logras captar una demanda de 100; y después tienes un Tipo B, que logra captar una demanda tipo 50; y después una C que es mucho más barata pero que logra captar 10; tú después como calificador tienes la opción de decir: "tengo cantidad de plata finita, entonces, o hago pocas de muy buen estándar con un impacto determinado, o hago muchas de menor calidad, pero sé que el impacto que podría tener es menor". Eso te ahorra. En vez de estar calculando números y relaciones y todo, pone la energía en dónde es más importante desarrollar la ciclovía. Actualmente la metodología yo siento que te come mucho tiempo y mucha energía en estar viendo si el delta de velocidad que vas a tener en la calle... y esto otro... y la matriz origen-destino... y que se yo. Ok. Pero esa analítica aprovechémosla mejor para decir dónde es más importante que la hagamos o no. Y, por lo tanto, concentremos los esfuerzos en eso. Ahora, cuando hagamos el plan...

(MRS): Esa es como la variable de localización, ¿cierto? Como definir dónde es necesario emplazarla y en su evaluación recogen la variable tiempo de desplazamiento, pero para el ciclista la variable tiempo es importante, pero no es la más importante. Hay otras variables, que no son cuantitativas.

(RM): Que son más cuali. Si. Hemos estado revisando también niveles de servicio. Que justamente abordan estas problemáticas desde el nivel del servicio en donde no sólo están los elementos cuanti: ancho, etc.; etc.; sino también percepción de la ciudad, entorno, etc. Son metodologías absolutamente utilizables para trabajar. Lo que pasa es que al final del día, para justificar una inversión, igual tienes que tener un indicador de rentabilidad, entonces tampoco me puedo quedar con puras cuestiones cuali

(MRS): No, yo creo que es una integración de ambas.

(RM): Ahora, la verdad es que para mí el tema de la evaluación es el menos importante en este minuto porque, con todo lo criticable que pueda ser la metodología de evaluación, dado que tu igual levantas beneficios desde los automovilistas y no sé qué, al final los planes nos dan rentables. Y con alto nivel de rentabilidad. Por lo tanto, [la duda de si construir una ciclovía es rentable socialmente o no, a mi juicio ya está superada. Porque lo es, y muy rentable. Estoy viendo una rentabilidad para el Plan Maestro de 800 kilómetros de un 30%: es una locura. Tú en un proyecto vial bueno tienes una rentabilidad del 12%, 15%. Contar con un plan que tiene una rentabilidad del 30% es súper sólido. Te puedes equivocar en la mitad de los costos y, todavía, así y todo, te sale rentable. Entonces, yo creo que hay que dejar de preguntarse si las ciclovías son o no rentables. Hay que asumir que lo son. Hay suficiente evidencia para demostrar que lo son. Por eso te digo, la energía, más que en determinar cuál es el indicador de rentabilidad, tiene que estar puesta en dónde construir una próxima y cómo la construimos de manera que capte la mayor cantidad de demanda posible.](#)

(MRS): ok, y la última pregunta, es **¿cómo crees que se debiese organizar el departamento del Estado al momento de implementar una red de ciclovías integral a escala metropolitana? MINVU-MOP-MIDESO-SECTRA-GORE- o una nueva entidad política.**

(RM): Si quieres una estructura metropolitana, ahí está porque esa estructura metropolitana podría tener, en la medida en que tenga atribuciones las distintas atribuciones que lo haga todo, digamos. Pero para la estructura actual del Estado, la estrategia que definimos en algún minuto fue a través de convenios de cooperación: Ministerio de Transporte-Ministerio de Vivienda-Ministerio de Obras Públicas-Gobierno Regional. Nosotros dentro del Ministerio de Transporte como SECTRA hemos puesto la experticia pre-inversional: el análisis de demanda, la identificación de la evaluación, digamos; toda esta cuestión donde entregamos todos los insumos para que la infraestructura se pueda ejecutar. El MINVU y el MOP, están identificados... o el rol que cumplen ahí, son entes ejecutores porque son los que tienen jurisdicción sobre las vías. Y el Gobierno Regional, mete lucas. Mete lucas y hace la coordinación con los municipios. Entonces, [por ejemplo, actualmente, este estudio que te digo de Cerro Navia, Quinta Normal, lo estamos haciendo con plata nuestra, con la unidad técnica del SERVIU y el ejecutor va a ser SERVIU con plata del Gobierno Regional. Entonces en un Estado sectorial y desagregado, lo que hicimos fue meterle hilo. Estamos recién armando la máquina, pero si funciona para un estudio, por qué no va a funcionar para un segundo, un tercero y para un cuarto. Y, de alguna manera, hemos estado concentrados en estos ejes intercomunales para que la ejecución de ciclovías de tipo más bien local siga estando a resorte de los mismos municipios. Y que no tienen, en muchos casos, por qué ser ciclovías segregadas. En algunos casos, en calles más locales, con menos tráfico, con menos velocidades, pueden hacerse circuitos de calles amigables, verdes, Zonas 30.](#)

(MRS): [Y al final cada comuna tiene distintos requerimientos.](#)

(RM): Ahora, en el sector sur hay una agrupación de municipios que se conocen como Ciudad Sur, que son siete municipios, pero que armaron una ciclovía con otras tres comunas más. O sea, son 10 comunas que se asociaron para dibujar su mapa de ciclovías y llevan rato tratando

de impulsar ese plan de ciclovías, y una de las cosas que les falta, es justamente un análisis de factibilidad. Son 150 kilómetros, pero ni ellos saben cuáles son construibles de aquí a los próximos dos años.

(MRS): Bueno, no tiene recursos.

(RM): Claro, y una de las posibles cooperaciones técnicas que podríamos hacer es tomar ese plan y empezar a moverlo, con la participación de ellos por supuesto, pero desde una autoridad a nivel central que nos permita meterlo dentro de este convenio-acuerdo que tenemos con los otros organismos.

(MRS): ¿Esa red no está dentro del Plan Maestro?

(RM): Sí, si está. El Plan Maestro es la consolidación de todos los planes comunales más algunas vías que completan.

(MRS): Si, porque yo he tratado de hacer el cruce, y me coinciden casi todas.

(RM): Puede que haya algunos que no porque también ocurre que cuando se generó la primera versión de este plan que fue en el año 2009, muchos municipios ni siquiera habían dado esta discusión. Entonces en 2013, cuando lo evaluamos, algunos municipios recién empezaban a preguntárselo. Entonces se les ocurrieron proyectos nuevos, y cambiaron otros. En este proceso de actualización que queremos hacer de esta evaluación, vamos a volver a hacer eso. Seguramente algunos ejes van a volver a cambiar.

A mí me da lo mismo. Acepto que el Plan tenga una dinámica propia y que los municipios se puedan arrepentir de uno y luego poner otro. Pero lo que tenemos que cuidar es que esta cuestión siga avanzando.

(MRS): Pero los planes tienen que mutar, son móviles. A parte, si no lo vamos a implementar a corto plazo, evidentemente que al año 10 hay que reestudiarlo.

(RM): Por su puesto, pero el énfasis que te decía respecto a la factibilidad tiene que ver con que, sabemos que tenemos que hacer 800 kilómetros. Pero, si uno pudiera ponerle como un semáforo respecto de los que son más fáciles, intermedios y difíciles, o más baratos, y más caros, a mí me encantaría saber, de esos 800, cuáles son proyectos que con relativa facilidad tú podrías rápidamente tenerlos escriturados; cuáles están en etapa intermedia y por lo tanto hay que meterles lucas, hacer reuniones, consensuar diseño; y hay otros que, para las condiciones actuales, es prácticamente imposible. Y un caso de eso es Santa Rosa. Santa Rosa, por mucho que tu pidas una ciclovía en este minuto, tu no tiene donde meter una ciclovía en Santa Rosa, tendrías que hacer el perfil completo de nuevo.

(MRS): ¿Y van a hacer ese estudio?

(RM): Si, es un estudio que tenemos en carpeta. Tenemos armado un compromiso con Desarrollo Social con actualizar el plan y ya estamos cumpliendo los cinco años que nos habíamos puesto de meta, pero nos tienen que autorizar los recursos para hacerlo.

(MRS): Oye, y ¿eso va a ser evaluado en función de costos solamente?

(RM): No, como tenemos todavía la metodología anterior, tenemos que evaluar una nueva metodología, pero yo creo que podríamos hacer algo parecido a lo que hicimos la otra vez que es que probamos distintas metodologías. Entonces, hicimos en el estudio del 2013, un barrido de distintas metodologías. Y en la evaluación que entregamos ese año, entregamos con la metodología clásica, la que está formal, y, además, le metimos un par de beneficios extra en términos de salud... La verdad, es que los beneficios que aporta a salud y medio ambiente eran súper bajos comparados con los otros, entonces la pregunta es un poco: ¿vale el esfuerzo hacer... vale la pena hacer todo ese para subirle de los 30, a 32%? La verdad es que no mucho. No porque no sea correcto, sino porque tienes que focalizar bien. Pero está la oportunidad y siempre hay mesas paralelas donde tú estás teniendo estas discusiones metodológicas, puedes estar probando cosas para poder después implementarlas y formalizarlas.

(MRS): Muchas gracias.

(RM): De nada.

7.3.3 ENTREVISTA 3: Alejandro Tirachini.

a) Síntesis de Entrevista:

Entrevista #3	
Fecha /tiempo	04 de Octubre 2017
Lugar de la Entrevista	Oficina Universidad
Profesional Entrevistado	Alejandro Tirachini
Cargo /Profesión	Ing. Civil y Académico U. De Chile.
Resumen de la Entrevista	<p>- Sistema de Transporte Actual: Sistema de transporte en continua normalización pero deficiente, incluso más que al inicio de su implementación. Buses malos, deteriorados, evasión, frecuencia deficitaria etc.</p> <p>La tarificación integrada es un aspecto positivo que acerco a la gente que antes no podía pagar al metro. La intermodalidad otorgo mayor inclusión a la movilidad, más gente pudo acceder a micro-metro.</p> <p>-Uso del automóvil: El uso excesivo del automóvil (en Chile su uso es barato y no se aplican medidas como la tarificación por congestión) genera externalidades negativas tales como: Congestión, expansión de la ciudad, concentración de servicios generando largos viajes y estrés entre otros.</p> <p>- Bicicleta como modo de transporte: Se considera relevante, en cuanto su demanda paso de un 2 a un 4%, aun es un número bajo, pero lo interesante es que doblo su demanda y lo hizo con una infraestructura bastante rezagada. El problema es que la infraestructura se implementa de manera desigual y según los recursos de cada municipio y por tanto tenemos proyectos segregados más que una red de transporte, pero el uso de la bicicleta se ha ido instalando de apoco, incluso la presidenta comprometiÓ implementar 190 km en su gobierno.</p> <p>La bicicleta es un medio de transporte que según la EOD 2012, el 90% de sus usuarios corresponde a sectores medios y bajos y por tanto no me parece que sea elitista como se ha señalado, ha explotado en los sectores más acomodado por la infraestructura implementada pero la demanda fuerte sigue estando en el sur de la ciudad.</p> <p>-Uso de la bicicleta y Barreras de accesibilidad: La seguridad, se debe mejorar el estándar de la infraestructura y la convivencia vial.</p> <p>-Temas pendientes: Mejorar las caminatas, accesos, paraderos y limpieza entre otros, de lo contrario la gente en cuanto puede emigra hacia el automóvil privado. Esto es un tema ligado a la Gobernanza.</p>

Tabla 9. Síntesis de Entrevista.

Fuente: Elaboración propia

b) Transcripción de entrevista:

(AT): Profesor Alejandro Tirachini.

(MRS): Alumna Tesista – María Renee Salas

(MRS): *(La autora de este estudio presenta foco y propósito de la investigación.)* El foco de la tesis es la movilidad en bicicleta, ciudad de Santiago, desde la mirada de la accesibilidad desigual a esta movilidad que está sujeta a grupos socio-económico, estándar de ciclo vías, cantidad de ciclo vías, grupo etario entre otros. Y como un modo de transporte que pretende ser sustentable, proyectado en base a un modelo de transporte actual, mantiene la reproducción de un desigual acceso al momento de acceder a la ciudad. En este sentido la primera pregunta entonces:

¿Cómo evalúa hoy la situación del Sistema de Transporte Público y Privado de la Ciudad?

(AT): Estas pensando en la bicicleta como medio de transporte privado? O te refieres solo al automóvil?

(MRS): Me refiero al automóvil, al sistema de transporte privado y público, transantiago, metro...

(AT): Ya ok. El Transantiago es un sistema de transporte, que está en eterna normalización y que nunca ha terminado de cuajar, si bien, ha ido teniendo mejoras bastante notorias, lo que ha pasado desde mi punto de vista, es que ha mejorado, estuvo en una suerte de meseta y hoy esta incluso peor que hace un par de años atrás, debido principalmente a buses muy malos, bastante bus muy deteriorado que ya cumplieron hace rato su vida útil, está el tema de evasión por supuesto que nunca se acaba, servicio de flujos que no son regulares etc. y por lo tanto aunque el sistema tuvo bastantes avances en comparación con las micros amarillas, sigue al debe en algunos aspectos claves y se deben mejorar antes de pensar en cosas como las que están haciendo ahora, ¿No sé si viste la semana pasada que trajeron un bus piloto que tiene wife, asientos acolchados etc.? Pero si los buses van a pasar a tres juntos y luego va haber media hora sin ningún bus o 20 min, da lo mismo que los buses tengan asientos acolchados, si la gente igual va a esperar por 20 min en los paraderos que pase el bus. Eso por un lado, reconociendo por un lado las deficiencias del sistema, también es importante y que a veces la gente se olvida, el tema de la tarificación integrada, que lo que hizo la tarificación integrada es que acerco metro a la gente que antes no lo podía pagar, antes el metro era solo usado por la gente que tenía suficiente plata que podían pagar doble, metro y micro o quienes vivían cerca del metro, todo el resto no podía usarlo. Y ahora sí, desde cualquier parte puedes tomar un bus que te acerque al metro y combinar y en ese sentido el sobre hacinamiento de metro era un resultado que se sabía incluso antes que empezara a pasar, se exacerba por su puesto si los buses funcionan peor que lo que debiesen de funcionar, pero se sabía que la demanda generaría los efectos que hoy vemos.

Y el tema de los autos, principalmente el tema de la congestión que aumenta y aumenta sin parar, es porque lamentablemente en Santiago y en Chile, el uso del auto sigue siendo demasiado fácil y demasiado barato, porque no se tarifa como se debiera tarificar, entonces la gente anda en auto al valor de la bencina, es el valor percibido, hay mucho estacionamiento gratis o muy barato y no se **tarifica por congestión**, por lo tanto existe un sobre uso que es lo que llena las calles y afecta también al transporte público, que es otro tema en el fondo; aquí hay dos factores externos que dañan al transporte público o que hace más difícil incentivar su uso. Uno, la congestión y dos la expansión de la ciudad y la concentración de actividades solo en el sector centro oriente, que lo que hace es generar largo de viaje que son demasiado extensos, que por supuesto genera estreses en el sistema de transporte público, ósea, sería todo bastante más fácil de manejar, si las distancias de viaje fuesen mucho menores o hubiesen sub-centros más fuertes de tal forma que no hubiese gente que estuviese forzada a viajar desde San Bernardo o de Puente Alto a Las Condes

¿Cuál es la importancia que usted le atribuye a la movilidad Ciclovial en términos de avanzar hacia la sustentabilidad? ¿Considera la Bicicleta como un modo de transporte con futuro?

(AT): Sí. En ese sentido, la bicicleta ha sido bastante interesante lo que ha pasado en Santiago, que doblo su participación modal la bicicleta en 3 años, pasando de 2% a 4%, lo cual es un número que la gente se puede reír porque un 4% sigue siendo bajo pero lo importante es que doblo, en el fondo esa alza es muy relevante, yo no sé si alguien la vio o la proyecto que iba a ser así tan importante y lo más probable que haya seguido subiendo porque los últimos datos que tenemos son ya hace 5 años, 2012, últimos datos confiable ...aaaaa sipo si yo tuve un debate contigo en clases sobre este tema ... porque las proyecciones que hacen los grupos de ciclistas yo la verdad que no les creo mucho porque ellos siguen proyectando que la bicicleta sube y los otros modos los dejan constantes. Estiman un 10% ... de adonde ¡!! Bueno mira, es altamente probable que haya seguido subiendo pero un 10% yo no les creo porque no hay evidencia para saber eso

(MRS): Es verdad, bueno yo luego de la conversación en clases estoy trabajando con los datos de 2012

(AT): Bueno perfecto, mira la respuesta es Sí, y lo interesante es que esto paso con una infraestructura bastante rezagada en cuanto a la bicicleta y ahí si hay una tema de inequidad, porque la mejor infraestructura que se ha hecho en los últimos 5 años se ha estado haciendo en el centro-oriente y por lo tanto efectivamente se da lo que tú dices, pero hasta el 2012, ni siquiera eso había, porque Santiago y Providencia se pusieron a hacer ciclo vías con los dos últimos alcaldes y ahora incluso hasta Lavín se subió al carro y está impulsando ciclo vías y en otras comunas, quien se subió al carro fue Orrego, con platas del GORE, él ha hecho ciclo vías en comunas que no tienen plata o en municipalidades con menores recursos que no tienen el capital humano para generar buenos proyectos de ciclo vías...

(MRS): Bueno no están dentro de sus prioridades

(AT): Y es posible no tengan un buen equipo técnico de arquitectos, ingenieros etc. A pesar de todo eso y en una ciudad que tiene un límite de velocidad de 60km por hora y sumado a que hace 5 años más o menos empezó el discurso fuerte de transporte sustentable y las asociaciones de ciclistas se han empoderado y son mucho más fuertes que antes también y también el intendente los apoya, se han aliado con municipios, se han aliado con la intendencia, entonces hay arto de la ciudadanía que esta empoderada y usa la bicicleta, por lo tanto esto solo va a seguir va mejorando.

¿Cuánto se ha instalado el concepto de movilidad urbana sustentable, con enfoque en la bicicleta en la gestión de redes e infra en nuestra ciudad?

(AT): En el discurso se ha integrado bastante.... (Piensa) [el resquemor que tengo es que en una ciudad como Santiago, no se instala de manera pareja porque depende de cada municipio, entonces el intendente lo instala, pero claro, él no tiene los recursos para generar una buena red de ciclo vías en todo Santiago, sino que hace algunos proyectos, por aquí por acá , y en la medida que le alcanzan las platas, eso , pero ahí en el fondo hay un problema adicional que va mucho más allá del transporte, que es el de la Gobernanza en la ciudad.](#)

Entonces si, en el discurso si, incluso desde la presidente para abajo, no sé bien el numero pero la presidente comprometió no sé cuántos km de ciclo vías en este gobierno para todo Chile. Yo fui a dar una charla al MINVU el año pasado y se me acerco una chica y me comentaba que su preocupación era alcanzar a llegar a construir el número de Km de ciclo vías comprometidas.

(MRS): Si es que yo creo que ese es uno de los principales problemas, que proyectan km por sobre los estándares, por sobre los estándares con los otros flujos....

(AT): Si ahí el MINVU hace un buen trabajo, al menos en el tema del Manual de Vialidad y bicicletas inclusivas, trata de generar un estándar, que dices cosas como, no tiene sentido hacer ciclo vías en una calle local de 30km por hora, no tiene sentido alguno, como existen algunas en Providencia por ejemplo, o las ciclo vías que son serpentiantes, no tiene ningún sentido, uno espera que esas tonteras ya no se sigan haciendo. Eso.

¿Cuáles en su opinión, debieran ser las tres grandes metas de una política pro movilidad sustentable en la RM? ¿Cómo y dónde se pueden vincular con mayor equidad en el acceso de todos a la bici y viajes seguros?

(AT): Seguir integrando la bicicleta y mejorar las condiciones de las caminatas, que se reconozca la relevancia que tiene el peatón y se le asignen las infraestructuras adecuadas y en el caso del transporte público y colgándome que para acceder al transporte público la mayoría de gente camina, que hayan buenos accesos, hayan buenos paraderos, ya que el tema eterno aquí es el tema de la Gobernanza, que se refleja por ejemplo en que el tema de los paraderos no dependen del Transantiago. En el Centro-oriente en general se ven bien cuidados pero en las comunas más alejadas son horribles, llenos de basura...

(MRS): Porque esos son fondos municipales, los paraderos los mantiene cada municipio?

(AT): En el caso de los correderos no estoy seguro, pero en el caso de los paraderos normales sí. Y entonces claro, yo he visto paraderos en Santa Rosa, que no los han limpiado hace meses, la basura es vieja!! Y se sigue y sigue acumulando y el municipio destina plata para la recolección de basura en los hogares, y en los parques y plazas igual hay gente que al menos cada cierto tiempo van a limpiar pero el paradero que está al lado en general no lo limpia nadie y por tanto el usuario que está expuesto a eso, se siente poco valorado y en cuanto pueda se arranca del sistema de transporte público.

Entonces mejorar ese tipo de cosas, todas están ligadas al tema de la Gobernanza.

¿Cuál es su opinión sobre la movilidad ciclista cotidiana que se desarrolla en el sector PERIFERICO de la Metrópolis de Santiago VERSUS LAS ZONAS ADECUADAS A HIPSTERS EN CENTRO ORIENTE?

(AT): Ya sí, las condiciones son menos favorables porque la infraestructura básicamente es peor, pero la demanda más fuerte está ahí (sector sur de Santiago). Yo de hecho hice el análisis de la EOD , porque si tu comparas la EOD del 2006 y 2012, efectivamente donde explota de manda ciclista fue en el centro oriente, de hecho hay algunos urbanistas que les gusta criticar la bicicleta diciendo que es elitista y que aquellos que usan la bicicleta promueven y favorecen a los que tienen la fortuna de vivir cerca de sus trabajos y a los que tienen más plata o a mí que vivo a 5km del trabajo (El entrevistado llega a su trabajo en bicicleta), pero lo que dice la EOD 2012, en el resumen de ingresos bajo, medio , alto , lo que dice es que solo el 10% de los viajes en bicicleta corresponden a grupos altos y el 90% son de ingresos medios y bajo y por tanto es mentira que la bicicleta tenga una demanda elitista. La demanda ha crecido en las comunas de mayor ingreso, sí, pero la demanda fuerte en Santiago sigue siendo los sectores medios y bajos.

(MRS): Yo creo que la definición elitista está más referida a la cantidad de infraestructura que se le ha asignado a los sectores de alto ingresos, que es donde menos viajes hay, más que a calificar la demanda ciclista como elitista

(AT): Si, ok. Es excelente que haya crecido tanto en el sector centro-oriente pero lo que hay que hacer ahora es mejorar las condiciones en el resto de Santiago. De hecho hay un artículo, no sé si te lo comente, de Chicago, que ellos estimaron esto. Santiago no es el único lugar donde alguien ha dicho que están haciendo ciclo vías en lugares bonitos o gentrificados y no en el resto de la ciudad, y lo que hicieron estos tipos fueron modelos lineales de crecimiento de la ciudad en distintos sectores, y si, encontraron efectos significativos a causa de la implementación de este tipo de infraestructura. Te enviare el link del artículo.

(El artículo se revisa y forma parte de los antecedentes revisados en la presente tesis.)

(MRS): Ahora con la siguiente EOD, es probable que aparezca un aumento significativo de la demanda en el sector centro-oriente pero podremos estimar que se deba principalmente al crecimiento de infraestructura.

(AT): Claro, lo mismo o más. Con respecto al artículo, se llama “Si la inversión de infraestructura ciclista refleja o hace espejo en la gentrificación en la ciudad de Portland y Chicago” y arroja que en ambas ciudades se evidencia un sesgo hacia incrementar las infraestructuras en ciudades donde existe gentrificación.

Duro el artículo pero es así, en el fondo lo bueno de esto es que...mira una cosa es la opinología y otra cosa es una evidencia dura, mediante modelos súper probados y por tanto se da un paso adelante con respecto en la investigación e informar a la autoridad pública.

Yo no he investigado si en estas ciudades (Portland y Chicago) existe un problema de gobernanza como en Chile, o hay un solo alcalde que así y todo, él es clasista, por decirle de alguna forma y si la respuesta es lo segundo, puede ser también que la esta gente lo hace sin darse cuenta.

(MRS): También sería interesante ver si en las ciudades analizadas en el artículo también tienen una periferia más desconectada con respecto al acceso al sistema de transporte público

(AT): Eso es más o menos universal, porque la oferta de transporte público depende de la demanda que depende de la densidad, es decir mientras más densidad haya, el sistema de transporte público es más eficiente, puede haber más frecuencia y por lo tanto cualquier ciudad que sea así (señala con un gesto una ciudad de modelo expansivo) el transporte público va a tener menos cobertura en la periferia que en el centro

¿Cuáles CREE son LAS principales barreras como usuario y otras diferencias a escala comunal, en cuanto a la cantidad, estándar y calidad de la infraestructura ciclovial? (Se muestra al entrevistado imágenes de flujos e infraestructura típica del sector sur versus sector centro oriente)

(AT): La seguridad.... Mira descontando la distancia a la que se encuentre tu destino, dado que entre más cerca es tu destino es más probable que uses la bicicleta, porque si vivo en la cota mil, difícil que use la bicicleta.

Yo creo que la seguridad es la barrera más importante, porque las personas piensan que se van a matar en la bicicleta y eso tiene relación con mejorar, por un lado la infraestructura y por otro mejorar la convivencia entre flujos.

A veces uno lo ve, hay ciclistas que tocan la campanita para ir sacando a los peatones de las veredas como si no fuera derecho de los peatones transitar por ellas.

(MRS): Si, falta cultura ciclista.

(AT): Eso, y que las ciclovías sean más seguras, hay un artículo de Hurtubia sobre esto y lo que él encontró es que los ciclistas menos frecuentes o los nuevos ciclistas, el tema de las ciclovías segregadas es muy relevante y para los ciclistas duros eso le importaba poco.

(MRS): Si, hay una alumna de él que trabajo en su tesis ese tema. **¿Tú ves factible que el metro incorpore la bicicleta como parte de la intermodalidad?**

(AT): Yo creo que sí, y la bicicleta se podría llevar por ejemplo los domingos en el metro, en algunos vagones al menos, no en todos, tú puedes hacer que dos vagones se pueda entrar con bicicletas.

(MRS): Yo estoy trabajando en la extensión de la línea del metro 2, y metro no quiere implementar bici estacionamientos, imagino que por temas económicos.

(AT): Imagino que metro lo ve como un costo adicional de mantención, guardia u otro.

¿Cuál considera debe ser la responsabilidad y de qué departamento del Estado, la implementación de proyectos cicloviales integrales a escala Metropolitana? MINVU, MOP, MIDESO, GORE, o nuevas unidades de planificación en Gobierno Metropolitano?

(AT): Debería haber un alcalde mayor y ya que no hay del GORE, de alguien que tenga potestad para intervenir en la ciudad completa, que todos los que me nombraste debiera ser el GORE.

(MRS): SECTRA, podría ser apoyo técnico?

(AT): Si. SECTRA podría ser apoyo técnico, aunque actualmente le acortaron sus alcances pero efectivamente, dentro del estado, SECTRA tiene una buena planta de profesionales y capacidad técnica.

Ahora en el proyecto y plan de Santiago 2020-2025, es de SECTRA pero no es vinculante así que no.... o puede quedar en nada

(MRS): Pero lo trabajaron con GORE.

(AT): Entonces mi respuesta es, la municipalidad seguro que no, y el GORE podría ser, pero necesita más plata. Y este plan de ciclo vías de la Bachelet es del MINVU pero el MINVU no tiene competencias y además sabemos que no van a cumplir lo comprometido.

¿Qué mecanismos, cree usted, debiesen ser considerados por el sector privado (concesionarios y constructoras) a la hora de contribuir en una movilidad ciclovial integral y sustentables? qué rol le cabe al Estado ¿Fomentar donde existan recursos y demanda solvente o buscar acceso universal a las diferentes comunas y usuarios?

(AT): Facilitar la vida a sus trabajadores que quieran usar la bicicleta, que no haya una ley que los obligue a implementar medidas que faciliten el uso de la bicicleta para que lo tengan.

Eso, facilitar la vida a la gente que quiera usarla, eso incluye, estacionamientos cercanos a los accesos a los edificios, seguros y cómodos, que hayan ducha por ejemplo.

Otro tema más duro, como lo hacen en otros países que te subsidian por usar la bicicleta, como que te pagan por usar la bicicleta o el otro extremo es EEUU que te dan el estacionamiento gratis si vas en auto y por lo tanto están subsidiando e incentivando el uso del automóvil para ir al trabajo o en Bélgica y otros países de Europa donde los contratos de trabajo pueden incluir

pases de transporte público.... Pero bueno, que al menos haya infraestructura para moverse en bicicleta... (Piensa)

(MRS): Quizás el privado podría complementar en sus obras integrar recursos para infraestructuras destinadas a ciclo vías en caso que la comunidad lo considera...

(AT): es que para eso ahora está la Ley de aporte, no lo he estudiado bien y no sé cómo ellos podrías destinar esa plata y si es que pueden a proyectos pro- transporte sustentable, pero podrías destinar espacios públicos que sean amigables con la movilidad en bicicleta. Eso.

(MRS): Muchísimas gracias por la entrevista. Gracias por recibirme

(AT): Que te vaya bien con tu tesis.

7.3.4 ENTREVISTA 4: Paola Jirón

a) Síntesis de Entrevista:

Entrevista #4	
Fecha /tiempo	30 de Octubre 2017
Lugar de la Entrevista	Oficina Universidad Chile
Profesional Entrevistado	Paola Jirón
Cargo /Profesión	Arquitecta y Académica Universidad de Chile
Resumen de la Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La sección con mayor relevancia de esta entrevista, para efectos de la presente tesis, se centra al inicio de la entrevista, previo a las preguntas propiamente tales. ▪ En la sección introductoria es donde más se pudo recoger la visión y mirada de la movilidad a escala espacial- vivencial. ▪ Se especifica como relevante en el análisis de una accesibilidad diferenciada aspectos tales como ciclo de vida y patrones propios y distintos de cada ciclo de vida y género, además de GSE. ▪ Las barreras que las personas enfrentan al momento de acceder a la movilidad, son sociales, familiares, culturales y físicas además de económicas. ▪ El acceso desigual a la movilidad tiene que ver no solo con GSE, sino también con ciclo de vida, grupo etario y género ▪ Se debe mejorar la accesibilidad para todos más que el tiempo de viaje. ▪ Al centrar la conversación en la movilidad en bicicleta, se recomienda observar la probabilidad que los distintos ciclo de vidas y las distintas localizaciones pudiesen demandar diferentes soluciones, más que el solo hecho de aumentar los km de ciclo vías. <p>- Sistema de Transporte Actual: El transantiago sin duda que ha sido un avance, le falta bastante pero ha avanzado. La tarifa integrada es un tremendo logro. Debemos dejar de incentivar el uso del automóvil. Se debe integrar la intermodalidad y planificar un buen sistema de transporte que logre bajar a las personas del automóvil. Es necesario comprender y valorar la movilidad del peatón, este debe ser integrado al momento de planificar la ciudad. Se requiere integrar en la planificación una mirada gradual, ejemplo de ello es Bogota.</p> <p>- Bicicleta como modo de transporte: Más que ciclovías, se debiese poder compartir la calzada, debiese</p>

	<p>existir una adecuada convivencia vial</p> <p>El estándar observado en el sector nor-oriente no es el estándar de la ciudad.</p> <p>Se requiere trabajar en temas de equidad e igualdad de acceso más que en los tiempos de viajes</p> <p>-Uso de la bicicleta y Barreras de accesibilidad:</p> <p>El tema de género es relevante al momento de analizar desigualdad en la movilidad. La movilidad de las mujeres son más cortos y en general tienen una menor calidad en cuanto a la experiencia de viaje</p> <p>Cada ciclo de vida presenta patrones propios y distintos, deben ser observados al momento de hablar de desigualdad.</p> <p>Existen barreras financieras, físicas, sociales, emocionales, culturales y familiares y dependen de quien viaje. Por ejemplo los estudiantes intentar viajar en grupo (temas de seguridad)</p> <p>-Temas pendientes:</p> <p>La planificación no piensa en movimiento y menos en red. No hay pensamiento de relacionar.</p> <p>Políticas y proyectos sectorialitas y municipales según capacidad económica de cada uno.</p> <p>Cada territorio presenta demandas y requerimientos distintos, y es desde su análisis que se debiese planificar. No siempre la respuesta serán más ciclovías.</p>
--	---

Tabla 10 Síntesis de Entrevista.

Fuente: Elaboración propia

b) Transcripción de entrevista:

(PJ): Paola Jirón

(MRS): Alumna Tesista.

MRS: La idea de la tesis, está en focalizar la mirada más en aspectos sociales que en infraestructura, hay mucha tesis y estudio que analiza como “hacer una buena ciclovía”. Creo que el hecho que tengamos una infraestructura de ciclo vías deficiente se debe a otros temas distintos y no al desconocimiento, podemos abrir un manual y sabemos cómo se debe hacer una ciclovía de estándar adecuado. Entonces la idea de la tesis es plantear, visibilizar un acceso desigual a la movilidad en bicicleta según lugar de residencia.

PJ: No de infraestructura.

MRS: No. Además la tesis está estructurada en tres escalas, una escala macro, en base a la EOD, y cruzar N° de viajes, Km de ciclo vías por comuna, intermodalidad, grupo socio-económico y equipamiento de apoyo por comuna, con el propósito de develar esta desigualdad de acceso.

PJ: Ok, porque el número de ciclistas, el aumento del 600% de ciclista es en estas comunas no más cierto? En el resto de las comunas como ha sido más o menos?

MRS: Se mantienen más o menos igual 2001 – 2006 – 2012

PJ: Pero el numero comparado con Santiago centro?

MRS: Es menor, cuando uno mira la EOD 2006, es mayor pero al mirar la EOD 2012 es menor, en 2006 habían 6.000 o 5.000 viajes por ejemplo en San Bernardo o Maipú y en Santiago Centro se registraron 3.000 viajes y al 2012, se observa una explosión de la demanda en sector nor-oriental, cerca de 7.000 viaje contra los 5.000 viajes que se han mantenido más o menos constante.

PJ: Ya

MRS: Los viajes son muchos más cortos acá y más largo en la ciudad

PJ: Claro, atraviesan toda la ciudad. El norte no?

MRS: Es que tienen otra dinámica, son viajes intra-comunales, es distinto a lo que pasa en el sector sur.

PJ: Es que nosotros vemos que la gente de Conchalí y Renca se desplazan a Huechuraba y el tema de cómo atraviesan la autopista es un gran tema de movilidad. Es verdad que tienen una dinámica distinta pero yo siento que más carente, Vespucio corta muchísimo la movilidad.

MRS: Bueno, otro tema importante es que estoy mirando solo los viajes en bicicleta por motivo de trabajo y estudio, estos viajes representan casi el 80% del total de los viajes.

PJ: Nooo, bueno son ciclistas. Y son hombres?

MRS: Si, en su gran mayoría

PJ: Es que nosotros vimos, que las mujeres si andan en bici pero las distancias son más cortas. A veces llevan a los niños, existe mayor interdependencia familiar... si estás viendo desigualdad, el tema de género es fundamental. Esa es una de las principales desigualdades en materia de movilidad, pero no se... Ve tu si hay patrones genial de analizar...

MRS: He observado que hay un grupo etario importante, en el sur el grupo etario es mayor, más de 40 años. Y acá hasta los 35 años...

PJ: Claro, hasta que tienen guagua, Lo que pasa que más que grupo etario, es ciclo de vida, no sé si lo estás viendo así, variables socio-económicas, variables socio-culturales, variables asociadas a como se comparte el espacio es distinto a los patrones propios de un determinado ciclo de vida. Por ejemplo, jóvenes, estudiantes tienen un patrón, recién casados, honderos que empiezan a ganar plata y se compran el auto, o jóvenes que tienen guagua, ya cambia el

patrón, más que edad es ciclo de vida. Eso es interesante de entender, y si puedes cruzarlo con el tema de género. La EOD tiene género?

MRS: Si, tiene grupo etario, sexo, motivo de viaje por modo.

PJ: Lo otro relevante de ver, no sé si te da, pero lo que hemos visto es que si juntas compras, niños al colegio, y otras actividades asociadas al cuidado, son más estos viaje que los de estudio, entonces estaría primero los viajes por motivo de trabajo, estos otros por cuidado y luego estudio. Pero no sé qué pasa en la bicicleta.

MRS: Si, la idea es que a escala meso, entrevistar a 15 personas, 10 en el sur y 5 en el sector nororiente, este último como grupo de control y con el propósito de visibilizar más aún. Y luego a escala micro, elegir el caso más representativo de cada grupo y seguirlos en bicicleta. Bueno además el tema la interdependencia familiar o finalmente que caso me dé más materia, voy a seleccionar para el método de sombreado.

PJ: Es difícil elegir solo un caso, quizás podrías usar a las personas que está en las organizaciones, bueno igual es interesante el sombreado porque se develan cosas que uno no se imagina, ellos te lo pueden decir en entrevistas pero nada se compara a hacerlo. Yo cuando he seguido ciclista es súper difícil.

MRS: Por qué?

PJ: Porque no se pueden hacer preguntas, no se puede anotar, es muy rápido, no se logra percibir realmente lo que se hace, es difícil acordarse de todo... Sabes, Pablo Arriagada, de Bicipaseo Patrimonial, elegimos lugar de destino y de ahí seguimos gente, el lugar era Sanhatan, elegimos tres edificios en Sanjatan, luego destinos de VW, Las Industrias y el Titanium, y luego elegimos viajes de ingresos bajos, onda el junior, luego el secretario ejecutivo y el empresario que gana 40 millones y a ellos los seguimos y Pablo hizo puros ciclistas, honderos... bueno nunca terminé la tesis, pero me contaba la dificultad de hacer etnografía en bicicleta, hay que estar muy pendiente

MRS: Voy a estar muy pendiente, había pensado también pedirle a mi hermana, que es diseñadora que me filme

PJ: Aaaa eso es interesante que haya un tercero, porque primero te tienes que cuidar tú, la idea no es lentisar al viajero, si es un lugar que no conoces. En bicicleta es el doble esfuerzo. Otra cosa que también haría, es buscar la manera de grabar en audio se cayó, se dio vuelta, porque nosotros trabajamos todo el rato con cuaderno de campo, se anota, se anota... pero en bici no se puede.

O lo otro es que se acaba el viaje y lo entrevistas al tiro.

Igual lo entrevistas antes, entiendes quién es, y luego en el seguimiento debes estar muy atenta, con todos los sentidos muy prendidos. Pero prueba en un trayecto corto. A veces te pasan en el semaforo

La otra cosa que quizás puedas hacer, es acompañarlo dos veces, una con cámara y otra sin.

El estudio de sombreado es difícil, no funciona a la primera, entonces una vez hicimos uno de sonidos y una alumna hizo el piloto y siguió a un profe y nos dimos cuenta que se escuchaba todo el rato sus tacos... y todo el rato y él escuchaba la radio y en esa oportunidad la radio no funcionó, entonces lo que hizo fue hacerlo dos.

Debes practicar, porque no funciona a la primera. Como por ejemplo una vez una alumna siguió a un profesor a modo de prueba y se le escuchaban todo el tiempo los tacos, la radio que escuchaba el viajero no funcionó, en realidad a la primera no funcionó.

MRS Mmmm, en realidad voy a tener que hacerlo dos veces o quizás más.

PJ: Hay que intentar hacerlo con alguien corto.

MRS: Ok, Lo voy hacer acá y voy a probar, en el sector nor-oriente es una amiga, y viaja por motivo de trabajo.

PJ: Los viajes de mujeres son sumamente distintos a los hombres, la forma de viaje, los hombres son más bruscos.

MRS: Yo he preguntado a las mujeres como les afecta su condición de género en sus viajes y ninguna a develado notarlo

PJ: Rarísimo!!!! Desde que les chiflan, no andan de noche, los horarios son distintos, los hombres se achoclonan en las esquinas... es distinto

MRS: Yo soy súper cuidadosa y generalmente me quedo atrás, dejo que me pasen o cuando van a cambiar el semáforo no cruzo porque los hombres se tiran y no me meto ahí.

PJ: No!!! Yo andaba en Londres, la primera vez viaje con un amigo que me enseñó a andar al revés pero luego ya me tiraba sola con los buses, camiones. Y el otro día pensaba como andaba yo así, era muy atrevida. Muy masculino en esa forma, porque tú ves a los hombres así fulll. Si las mujeres te dicen que no es cuestión de género, pregúntales a qué hora salen, cachai que los hombres ni se cuestionan salir de noche, no es tema para los hombres o salir caminando, yo no saldría.

MRS: No, yo tampoco me muevo en bici de noche, a no ser que se me haga tarde, pero me voy rápido y por lugares iluminados, pero en general no ando de noche.

PJ: Esos temas son súper importantes, es que la verdad que el tema de género, interdependencia y cuidado me salen todo el tiempo, yo en tema de diseño integraría otras cosas, no sé, arbustos, iluminación, no sé.. La experiencia de viaje de las mujeres es súper distinta, es súper distinta la experiencia de movilidad y como la ciudad no responde a esa necesidad.

¿Tú tienes hijos?

MRS: Si, tengo una hija de 15 años

PJ: Se mueve sola ya

MRS: Si hace algunos meses, pero para mí fue todo un tema que se moviera sola por la ciudad

PJ: La movilidad es un tema para las mujeres, mira por ejemplo el otro día fui a Peñalolén y el tema de la movilidad es otra cosa! Pero nada que ver con acá, es súper distinto, tiene otra lógica, viajar por Grecia es muy distinto, no se... es que yo ando todo el día pensando en temas de movilidad. El tema de genero es súper relevante, por ejemplo la ropa de que usan las mujeres para andar en bici, se tienen que tapar porque si no están corriendo un riesgo y no debería ser así.

MRS: Si, el tema de genero es en todo.

PJ: Mira yo no te quiero cambiar el tema pero la accesibilidad a la ciudad es diferenciado por género, por edad, por ciclo de vida, entonces si estás hablando de desigualdad, no es solo socio-económica, además están estas otras cosas que no están siendo pensadas en el diseño de la ciudad, cosas simples ¡!!, el otro día vino un español... no sé un tipo importante y le pregunte por una académica de España que está haciendo cosas súper choras en términos de género y le pregunte qué onda ella porque es arquitecta, y me contesta " siii pero ve cosas muy tontas, muy básicas". Como qué?, "ffijate que esta preocupada por temas como la iluminación, arborización, veredas, cuando la ciudad requiere de otras cosas , la planificación tiene que ser mucho más grande.. Como va estar preocupada de la iluminación en las noches eso no es tema" y esos son los planificadores en Chile

MRS: Pucha es que ese es el tema de la planificación.

PJ: No lo ven y no ven eso y no ven ciclo de vida y no ven pobreza. No ven no más. Y ahora la discusión sobre la ley de convivencia vial, claro! Pero la discusión está centrada en lo que pasa en Providencia pero la cantidad de infraestructura que se requiere para tener una buena convivencia!!!. Porque el tema no es que se bajen de la vereda y se muevan por la calle, pero que hay en la calle?

Yo creo que está bien ver distintos sectores en la ciudad pero también trata de mirar a esto que la movilidad no es universal. Porque si no puedes hacer el sombreado a tanta gente, quizás podrías...Mira el otro día me toco conversar con esta chica de observatorio de acoso callejero y está un grupo de lesbianas, que me pareció genial

MRS: Esas son Macleta?

PJ: No, están era un grupo de lesbianas y su aprensión con respecto al uso del espacio público, porque los hombres homosexuales, no tienen problema, entonces para ellas mostrarse afectivamente en el espacio público no pueden.

Es que me han llegado muchas chicas que quieren profundizar el uso diferenciado del espacio público. Bueno tú quieres ver el tema de desigualdad de acceso a la movilidad según lugar de residencia

MRS: Si, la verdad que el propósito es visibilizar como un transporte que pretende ser sustentable está reproduciendo desigualdad de acceso a la movilidad

PJ: Pero podrías ver que llevan que cargan según lugar?

MRS: Bueno, acá llevan el PC y en el sur son obreros, están asociado a la construcción y la gran mayoría son intra-comunalmente.

PJ: Yo me acuerdo, que cuando seguí a los ciclistas en Peñalolén y tenían que ir a la Reina y eran los guardias de condominios y lo interesante de ellos es que cruzaban por los condominios para ir a sus trabajos, cruzaban cerca de 8 condominios, eso era súper interesante, pero había que hacerse amigos de ellos, usaban el mismo uniforme para que supieran que eran ellos

PJ: El análisis macro, tienes la calidad de infraestructura?

MRS: Si, tengo a escala macro, N° de viajes, km de ciclo vías por comuna, con GSE, lo cruce con el metro, genere un buffer, edad y género.

PJ: La EOD tiene género?

MRS: Si la mayoría son viajes intra-comunales, son viajes más cortos, son menos mujeres

PJ: Eso también es interesante, podrías hablar con la Marcela Lladó, ella organizo el seminario en Cerro Navia, va a saber súper bien lo que estás haciendo. Ella tiene mucha información.

MRS: Ya ahora te voy hacer la entrevista:

¿Cómo evalúa hoy la situación del Sistema de Transporte Público y Privado de la Ciudad?

PJ: Yo creo, que ha mejorado en algunas cosas, el Transantiago sin duda que ha sido un aporte a partir de 2007 a la fechas, con parches y sin duda que le falta bastante aun, sobre todo en la periferia. Pero el hecho que tengamos pago único, es sin duda un gran logro, no es normal, comparado con América Latina, sin duda es un logro, toda la infraestructura de metro también es importante, pero aún se privilegia la movilidad en automóvil en vez de invertir en infraestructura para el transporte público, bien ero le falta mucho.

¿Qué diferencias ve con otras grandes urbes latinoamericanas y europeas exitosas en gobernanza, redes multimodales, por ejemplo Colombia, Londres?

PJ: Con respecto a Colombia, Medellín, es una ciudad mucho más chica y tiene mucho más recursos que nosotros y por tanto tienen mucha más posibilidad de planificar muy bien, en el caso del transmilenium, yo creo que es interesante lo que están haciendo, [está muy bien evaluado por los viajeros de Bogotá pero tienen esta mirada gradual, también es una ciudad muy segregada, comparado con Curitiba, también, es una ciudad que lleva años de planificación centrada en la movilidad, muy eficiente en ese sentido, yo creo que Santiago como ciudad hay áreas muy bien dotadas y otras que pareciera no. Yo creo que el sistema de](#)

transporte público en Santiago tendría que tener mayor rol del estado y de manera más integral que por sector como lo vemos en la ciudad.

En el caso de Londres, tiene un alcalde con una visión bastante integral con respecto a la movilidad de la ciudad, pese a que parte importante de este se privatizó, existe una visión de ciudad, acá en Santiago no.

¿Cuál es la importancia que usted le atribuye a la movilidad Ciclovial en términos de avanzar hacia la sustentabilidad? ¿Considera la Bicicleta como un modo de transporte con futuro?

PJ: Yo creo que más que ciclo vías y por eso el tema de la convivencia vial es importante, debería ser posible compartir la calzada, debería ser posible bajo un contexto de una cultura vial importante pero no estamos en esas condiciones, entonces es casi imposible para la bicicleta meterse a la calzada, donde está el auto, en ese contexto, claro hacer ciclo vías, separar la calle, es adecuado pero quizás sería más sustentable y a más largo plazo una situación de convivencia vial. La forma en que se ha implementado la ciclo vías en Santiago, tienen diseños disímil, conectividad disímil y tienen dotaciones a nivel metropolitano muy distintas, lo que hay en Providencia no es el estándar de la ciudad, entonces se requiere un sistema de conectividad, no solo de las rutas sino también del espacio público en general, como la planificación del espacio público está pensada parchadamente y no en su totalidad como ciudad y eso implica dotar de infraestructura en los sectores más débiles, no acá en Providencia, no en Santiago centro, no en Vitacura sino más bien habría que meter plata en Macul, Quilicura, Huechuraba.

¿Cuáles en su opinión, debieran ser las tres grandes metas de una política pro movilidad sustentable en la RM? ¿Cómo y dónde se pueden vincular con mayor equidad en el acceso de todos a la bici y viajes seguros?

PJ: La sustentabilidad, yo creo que más que disminuir los tiempos de viaje, que no creo sea lo más importante en algunos casos, es más bien la equidad, que es la movilidad adecuada y de calidad sea accesible para las distintas personas; discapacitados, niños, mamás con guagua, discapacitados, papas con hijos, personas de distintos recursos, más que hacer un sistema más rápido debiese ser prioridad mejorar el acceso.

La otra es comprender la intermodalidad, se debe entender el trayecto más que el modo, entender que las personas caminan a tomar la micro, aquí se analiza el modo más que el trayecto y cotidiano de las personas.

Me ha tocado muchas reuniones donde los ingenieros no entienden que para llegar al micro hay que caminar, entonces la intermodalidad es muy importante

Y lo otro, en términos de congestión, debemos mejorar el sistema de transporte público y lograr que la gente se baje de los autos

¿Cuál es su opinión sobre la movilidad ciclista cotidiana que se desarrolla en el sector PERIFERICO de la Metrópolis de Santiago VERSUS LAS ZONAS ADECUADAS A HIPSTERS EN CENTRO ORIENTE?

PJ: Yo creo que los viajes de la zona nor-oriente son trayectos más cortos, son calidad de infraestructura distintas, creo que hay un tema de genero distinto, los trayectos de las mujeres son más cortos que la de los hombres, entonces en general la experiencia de viaje es peor para quienes habitan en la periferia que para quienes habitan aquí en el centro.

¿Cuáles CREE son LAS principales barreras como usuario y otras diferencias a escala comunal, en cuanto a la cantidad, estándar y calidad de la infraestructura ciclovial? (Se muestra al entrevistado imágenes de flujos e infraestructura típica del sector sur versus sector centro oriente)

PJ: Nosotros vemos varios tipos de barreras, pero en cuanto a las barreras de acceso a la ciclo vías, primero hay que tener bicicleta, y una bicicleta es calidad y mantención y nosotros a veces hemos visto que por ejemplo en Conchali, las bicicletas son malas y entonces se echan a perder más rápido, las barreras son distintas dependiendo de su situación socio-económica, entonces están:

- Barreras financieras
- Barreras físico-espaciales, calidad de infraestructura
- Barreras organizacionales, si yo tengo que viajar con alguien o no, como realizo ese viaje
- Barreras temporales, el uso diferenciado, si es en la mañana o en la noche, viajar de noche para una mujer pude que no sea lo mismo que para un hombre.
- Barreras físicas corporales,
- Barreras emocionales como la seguridad en el viaje.

Entonces a veces las ciclovías están puestas donde no son accesibles para quienes la usan, entonces no sé si es una barrera, son muchas barreras que dependen de quien viaje.

MRS: Cuando analice el PMCGS, me doy cuenta que la red está proyectada en su gran mayoría en sentido norte-sur y en las troncales, cuando uno podría pensar que proyectar viajes de ciclo vías transversales a las vías estructurantes pudiesen servir a la intermodal dad y a apalmar con la micro o con el metro.

PJ: Nosotros hemos visto acá en los y las estudiantes, como organizan sus viajes, tratan de viajar juntos, porque por ejemplo cruzar por departamental, igual es complejo y es difícil, las micros se les tiran encima, entonces las infraestructuras no están hechas para eso, la planificación no está hecha para eso. Mira el sistema de transporte público, no se puede pasar de una comuna a otra, es una planificación súper centralista, desde el escritorio, no desde la experiencia del viajero, del usuario.

¿Qué criterios de planificación y diseño falta instalar?

PJ: Conectividad, falta un pensamiento en red, se piensa y se planifica de manera estática y nuestra experiencia cotidiana es en movimiento, en red, no solo el tema de la ciclovía, sino todo, el sistema de espacio público, la infraestructura, los servicios. Ese criterio está totalmente ausente en la planificación y en la arquitectura. Para mí es como raro, para mí es tan evidente.

Nosotros nos damos cuenta, porque nos llegan los estudiantes o desde hábitat, fracasos del sistema del programa Quiero mi Barrio, se debe a que no lo pensaron en red, así de básico. No hay pensamiento de relacionar, que relacione infraestructuras, áreas verdes, colegios, viviendas, como se relacionan entre sí.

¿Cuál considera debe ser la responsabilidad y de qué departamento del Estado, la implementación de proyectos cicloviales integrales a escala Metropolitana? MINVU, MOP, MIDESO, GORE,SECTRA o nuevas unidades de planificación en Gobierno Metropolitano?

El problema es que ahora lo hacen los municipios a su pinta, entonces esta descoordinado, si lo hiciera la intendencia, quien está manejando este plan maestro, podría ser, pero tiene cero poder, así como está hoy en día, no tiene poder para ejecutar y tomar decisiones, entonces todo el rato son negociaciones de esto con esto, pero no coordina, no planifica, entonces quizás el SERVIU debiese tener mayor potestad, la SECTRA también planifica pero solo necesita uno. Pero mientras no tengamos una planificación integral estamos hablando de voluntades

MRS: Eso, es muchas gracias. Voy a ponerme en contacto con las personas.

PJ: Podrías tratar de hacer el cruce entre edad, ciclo de vida y género, a ver si te sale algo interesante, porque si son tramos cortos, entonces la infraestructura también debiese ser distinta, no son los mismos trayectos, son otros tipos de trayectos.

MRS: Ósea la mayoría de los viajes en el sur, son intracomunales y aquellos viajes intercomunales, más largos, son mayoritariamente desarrollados por hombres y se mueven sin infraestructura.

PJ: Claro, por eso te digo, si uno tuviese que dotar, tu como planificadora, a que le darías más infraestructura? De tu análisis donde esta mayor desigualdad?

MRS: En el sur de Santiago, hay mayor demanda, menor oferta y a pesar de ello se ha mantenido en los últimos 15 años

PJ: Pero cachai, que de repente, en ese sentido, si hay más demanda y se mantiene, quizás el tema no es dotar de infraestructuras, quizás son otras cosas

MRS: También lo he pensado. Porque como son ciclistas antiguos, tradicionales, a veces con carros y se mueven por las mismas calles, la gente con la que conviven ya se conocen.

PJ: Por eso piensa bien que es lo que se necesita, no creo que la respuesta sea más ciclo vías. Yo te digo que en Londres andaba en la calle sin problema, porque el resto estaba acostumbrado, pero uno se sentía mal porque el bus se quedaba atrás hasta que uno pase.

Por ejemplo ahora se está diciendo que el ciclista salga de la vía exclusiva, yo no veo porque, si no está todo el rato ocupada la vía exclusiva y los choferes de micro debiesen aprender a convivir con los ciclistas, entonces quizás sea otra infraestructura, otro tipo de infraestructura...

MRS: Quizás si el usuario es distinto, entonces las necesidades son distintas

PJ: O resolverse de otra manera, quizás más iluminación, o quizás otras cosas, lugares para guardar, estacionamientos.

MRS: Muchas, muchas gracias!

7.3.5 ENTREVISTA 5: Rodrigo Quiroz

a) Síntesis de Entrevista

Entrevista #5	
Fecha /tiempo	06-10-2017 / 30 min
Lugar de la Entrevista	Café Bistro – Calle Jose Miguel de La Barra
Profesional Entrevistado	Rodrigo Quiroz – Arquitecto, ciclista y miembro de movimiento social “Furiosos Ciclista”
Cargo /Profesión	Arquitecto – SECPLAC Municipalidad de Huechuraba
Resumen de la Entrevista	

Tabla 11: Ficha Sintesis.

Fuente: Elaboración Propia

b) Desarrollo Entrevista 2:

(RQ): Rodrigo Quiroz

(MRS): Alumna Tesista.

MRS: ¿Cómo evalúa hoy la situación del Sistema de Transporte Público y Privado de la Ciudad?

RQ: el transporte público es una muy buena idea muy mal implementada. Para eliminar todo un sistema de transporte que la gente ya tenía arraigado en su diario vivir, no puedes hacerlo ejecutándolo de un día para otro. Tiene que tener por lo menos una puesta en marcha de un año. Y esa marcha tiene que ir con el uso de la forma y con campañas permanentes todos los días de cómo utilizar el transporte público. Ahí para que la gente pueda entender. Uno de los grandes errores que hoy día lo pagamos todos los chilenos es que la evasión se radica en la primera semana de la implementación del Transantiago porque como cacharon que lo implementaron mal, entonces ya, gratis toda la semana. Al hacerlo gratis la gente se acostumbró. Y no solamente porque la gente se acostumbra sino más bien porque el gobierno de turno y la oposición del gobierno de turno le sacó el jugo a esa mala implementación entonces todo lo que se comunicaba en los medios que no era mentira, también hacia que la gente tuviese ese razonamiento que hasta el día de hoy continua que es que el Transantiago es una mierda. Eso por un lado. Si lo hubiesen desarrollado durante algún tiempo específico para que la gente se acostumbrara hubiese sido un buen sistema, hubiese generado otro tipo de impacto en la ciudad y habría tenido otra forma de entenderlo.

En el caso de los transportes privados en la ciudad, es el que más privilegios tiene, tanto en la distribución del espacio vial como en la distribución de los recursos, sin ser el más utilizado. Y eso nos lleva a pensar que efectivamente el lobby automotriz es fuertísimo y funciona muy bien en el Congreso. Entendemos también que las concesionarias de autopistas también practican ese lobby y no tengo dudas de que le pagan así como a “asesores”, como también le pagan a

lobbistas para que le cambien la opinión a los congresistas y tal vez aportaban a sus campañas anteriores.

MRS: ¿El transporte público crees que ha avanzado en los últimos 10 años o los últimos 15 años?

RQ: desde la implementación del Transantiago? Son puras soluciones parche. Lo que sí ha mejorado es el metro. La implementación del transporte ferroviario es maravillosa. Ahí sí. Ahora podemos hablar de una red subterránea. Quieren eliminar todo el mal sentir del Transantiago con la implementación del metro. Es muy buen transporte público, es muy seguro, es modernísimo, creo que el más moderno de Latinoamérica.

MRS: si, si funciona bien. El problema es que no tiene una red de buses que lo apoye.

RQ: claro. Y además tiene una competencia de buses en superficie. Que eso tampoco genera impactos positivos y genera congestión. Entonces el metro debería complementarse con el Transantiago pero no competir con el mismo, sino más bien, complementarlo. [Y la tarifa de la tarjeta BIP debería complementarse y debiese ser una tarjeta integrada con otros medios de transporte sustentables; claramente la bicicleta. Debiese haber en la mayoría de las estaciones de metro, por no decir en todas, con un funcionamiento donde la gente utiliza el transporte público para llegar a la estación y utiliza su bicicleta, marca la tarjeta al momento de guardarla y ese mismo marcado le sirve para usar el metro. Entonces incentiva el uso de transporte sustentable no contaminante y descongestiona tanto las vías públicas como troncales de buses y autos particulares.](#)

MRS: ¿Qué diferencias ve con otras grandes urbes latinoamericanas y europeas exitosas en gobernanza, redes multimodales, por ejemplo Colombia?

RQ: cualquier tipo de planificación urbana a usanza o imitando soluciones en Bogotá, en Ámsterdam, en San Pablo, Ciudad de Mexico, no van a funcionar nunca en Santiago. Y no porque sean malas ideas, sino por la idiosincrasia. La cultura del chileno es muy distinta a la cultura de otros países, entonces se debiese implementar una política pública, primero muy bien ideada por sociólogos, por urbanistas que entiendan cómo funciona el ciudadano chileno, como funciona la cultura chilena en pos de una mejora del transporte. Los chilenos somos desordenados, los chilenos somos pillos, somos impuntuales, entonces como recoger todas esas características positivas y negativas e implementarlas en una solución de transporte. Y no estoy hablando solamente de una solución de transporte, puede ser una solución de una mejor educación, salud, de todo.

MRS: aplica a todo. Pensemos en la demanda primero y después proyectamos.

RQ: claro.

RQ: se dice que las buenas ideas se imitan. Pero para poder imitar una buena idea tienes que implementarla en un lugar donde sea posible implementarla.

MRS: de acuerdo.

MRS: ¿Cuál es la importancia que usted le atribuye a la movilidad Ciclovial en términos de avanzar hacia la sustentabilidad? ¿Considera la Bicicleta como un modo de transporte viable?

RQ: absolutamente. La bicicleta no es la salvadora del mundo pero es el complemento a una mejora sostenible, una mejora complementaria a la descontaminación y a la descongestión de la ciudad. Por tanto se debiesen ejecutar políticas públicas no locales porque existen muchas políticas locales de implementación de ciclo inclusión, y no así, políticas públicas que relacionan que la implementación de la ciclo inclusión debiese ser a nivel de ciudades completas, incluso en carretera. Cuando eso suceda, cuando la gente que planifica entienda....podríamos entender que la ciclo inclusión es parte de la solución a una mejor movilidad más eficiente, mas sustentable y con otros actores muy distintos al auto particular, sin nunca dejar de lado el transporte público.

MRS: ¿Cuantos años crees que falta para eso? En verdad el aparecer de la bicicleta ha avanzado muchísimo en los últimos 10 años.

RQ: yo creo que el cambio de paradigma tiene que ir complementado con el cambio de gobierno. Es un cambio también en la educación. [Incluir la educación vial en los colegios, nos va a permitir desarrollar ciudadanos integrales](#) y eso nos va a permitir avanzar de aquí a los próximos 15 o 20 años. Creo que ese es el cambio, 15 a 20 años más.

MRS: ¿Cuánto crees que se ha instalado el concepto de movilidad urbana sustentable con el enfoque de bicicleta, la gestión de las redes e infraestructura en nuestra ciudad? el concepto de movilidad urbana sustentable en términos técnicos y términos políticos.

RQ: en términos técnicos se ha implementado porque ha existido una masa permanente constante de ciclistas de usuarios de la bicicleta y se manifiesta todo los meses pacíficamente con el fin de mostrar que la bicicleta es un vehículo, y como tal funciona eficientemente dentro de una movilidad de una ciudad. Eso ha ayudado a que las administraciones de turno locales, hayan implementado la ciclo inclusión como solución de movilidad y además el ministerio se la haya jugado a desarrollar un manual de ciclo inclusión que lamentablemente es recomendable y no obligatorio.

MRS: Sí. No es mandatorio.

RQ: si no es mandatorio. Aun así, si hay recursos fiscales en la ejecución de una infraestructura, esta debiese implementarse con lo mínimo y lo mínimo es lo que dice el manual.

MRS: pero se está haciendo. Todos los proyectos viales que se están licitando con ciclovía piden revisar el manual y hacerlo desde el manual.

RQ: claro. Pero hay otros que se lo saltan.

MRS: ¿de verdad?

RQ: si, el AVO, Vicuña Mackenna...

MRS: pero son proyectos previos. El manual del MINVU salió a final del 2015.

RQ: se incluye, pero no es como debiese incluirse. Hoy día todas las licitaciones que salieron después de la ejecución del Manual, debiesen estar implementadas con la forma, el diseño, el modelo, todo, siguiendo ese manual. Pero es el camino.

MRS: creo que hay un problema más de fondo. Creo que un manual te indica cómo hay que proyectar técnicamente, cuanto mide, cuales son los anchos, cuanto es el radio de giro, cuanto debe ser la segregación....como eso. Pero para eso, uno agarra cualquier manual internacional de hace un montón de años y está. Yo pienso que el déficit está en la planificación. No hay una idea integral y estratégica referida a “por donde vamos a pasar la ciclovía”

RQ: eso sucede porque se le tiene demasiado miedo al sector motorizado.

MRS: entonces mientras no solucionemos eso...

RQ: si, de ahí para arriba, esa es la base. No es de ahí para abajo.

MRS: **¿Cuáles en su opinión, debieran ser las tres grandes metas de una política pro movilidad sustentable en la RM?**

RQ: tres metas: tarifa integrada, educación vial y reducción de velocidad.

MRS: La verdad es que yo los mayores conflictos que tengo en la ciudad son con los ciclistas.

RQ: una persona que va manejando jamás va a querer chocarte, o atropellarte porque sabe el problema en el que se va a meter.

MRS: yo parto de la base de que ningún automóvil me va a querer matar....pero los ciclistas lo hacen pésimo.

RQ: mmmm si, y eso es porque encontraron en la bicicleta una función apropiada a su tiempo pero se trajeron todas las malas prácticas de un automovilista a la bicicleta.

MRS: he visto malos comportamientos en ciclistas. Por ejemplo, las líneas de detención en los semáforos no las ven...se ponen dónde quieren.

RQ: y el paso peatonal... como que falta educación.

MRS: lo que si me he dado cuenta y me lo dijo una persona que entreviste, es que hay una tremenda diferencia entre las personas que han manejado toda su vida en bicicleta y los que

andan en bicicleta hace tres meses. Porque en verdad, los ciclistas “de la vida” se manejan en la ciudad. El nuevo ciclista que apareció ahora, maneja pésimo en general.

MRS: cuál es tu opinión respecto al estándar de la ciclovía?

RQ: ¿el estándar actual? O, ¿el estándar antiguo?

MRS:bueno... ¿cómo ha avanzado entonces?

RQ: ha avanzado mucho, mucho. De tener una ciclovía que mide 30 cm y que tenga un sentido como en la de Las Industrias o del Club Hípico que ya no existen como tal... pues, existen pero ya no están catalogadas como ciclovía...a tener una ciclovía como la de Rosas, como la solución que se entregó en Portugal. Para mí, Portugal es la mejor solución de movilidad ciclista que hay en Santiago, porque respeta claramente la dirección del tránsito y no se producen conflictos en las esquinas. En vías con doble tránsito, la solución mejor es Portugal. En vías así gruesas, que tienen vía de doble tráfico para bicicleta y solamente un sentido para automóvil, se producen conflictos en las esquinas donde habían accidentes entre ciclistas y automovilistas. Creo que entre lo que existía antes y lo que existe hoy, hay una ciclovía de diferencia.

MRS: **¿Cuál es su opinión sobre la movilidad ciclista cotidiana que se desarrolla en el sector PERIFERICO de la Metrópolis de Santiago VERSUS LAS ZONAS ADECUADAS A HIPSTERS EN CENTRO ORIENTE?**

RQ: yo creo que en las zonas periféricas están los ciclistas de verdad. Los que entienden y saben resolver muy bien su problema de movilidad porque aprendieron a resolver como fue moverse por la ciudad. Porque no hay infraestructura de bicicleta, recordemos que la forma de entender la ciudad es muy distinta a como se entiende acá, habitualmente en el sector céntrico. Y no hablo de niveles de educación, sino hablo porque la periferia es como la lucha, o a dónde tirar lo que sobraba, la lucha de poder encontrar un lugar donde vivir. Entonces también está relacionada la mala política pública de vivienda que existe, la especulación inmobiliaria que también hace que la expansión de la ciudad se vaya a la periferia sobre los terrenos más baratos, y eso, además de tirarte hacia afuera te obliga a tener algo para moverte, algún medio de transporte para moverte, que generalmente es el auto y el auto es casi como una situación aspiracional. Es como la única respuesta que te puedo dar a esa movilidad. Si bien, la periferia trabaja ahí en el centro, el transporte público tampoco aporta mucho, porque no tiene accesibilidad al transporte particular, o no quieren usar el transporte público, usan la bicicleta como respuesta, como forma y son ellos los que han resuelto de mejor manera. **Son los que han resuelto el tiempo más eficiente de demora y son los que mejor manejan y entienden la ciudad desde la movilidad ciclista**, a diferencia de los hipsters santiaguinos, o de Providencia o Las Condes. No es una crítica al uso, sino a la forma como entienden. Pero, falta más educación en el hipster ciclista que en el ciclista habitual.

MRS: **¿cuáles crees que son las principales barreras al momento de moverte de tu casa al trabajo en bicicleta: barreras físicas, sociales, culturales, de género (pero en tu caso no aplica)? ¿Cuáles son las principales barreras a las que te enfrentas cotidianamente?**

RQ: la ignorancia. Es la única barrera a la que me enfrento a diario.

MRS: tú te mueves generalmente por la calzada?

RQ: siempre.

MRS: desde tu casa al trabajo, ¿no tienes ninguna ciclovía en la ruta? O, ¿no la usas?

RQ: sí. Hay una y no la uso.

MRS: ¿por qué no la usas?

RQ: porque está mal ejecutada, es muy peligrosa. Y la ciclovía que está ejecutada desde la calle Santa Clara hasta la plaza cívica de Huechuraba, está ejecutada sobre la acera. No puedes pasar porque casi tienes que aprender... si es que alguien quiere usarla... tienes que aprender como te transportas de la calzada a la ciclovía porque hay una reja que divide las circulaciones peatonales y divide la acera de la calzada; entonces tienes que subirte en la esquina próxima. Es una ciclovía de doble tránsito sobre la acera, tanto en la vereda oriente como poniente.

MRS: se multiplicaron los problemas.

RQ: claro, dijeron... tenemos que desarrollar un diseño de movilidad ciclista donde menos le moleste al auto y demos espacio al peatón y tirémoslo sobre la vereda. No la uso.

MRS: ¿es la única que tienes en la ruta?

RQ: es la única que tengo en la ruta.

MRS: ¿siempre vas en sentido de los autos?

RQ: sí, siempre.

MRS: y con los autos, ¿no tienes problema?

RQ: ninguno. Con los ignorantes sí.

MRS: te tiran encima los autos, la micro...

RQ: cuando ando de buena, transmito la información para que aprenda, pero más allá de eso... además el tipo que va en auto jamás va a querer atropellarme, no me va a tirar el auto encima, aunque sigue pensando que la bicicleta es un juguete que tiene que circular por la vereda, pero no va con la intención de atropellarme... es entrecomillas asustarme. Siempre les digo "si me quieres asustar, no lo lograste".

MRS: entonces la principal barrera es la ignorancia. Y, **¿ninguna barrera de infraestructura, en algún cruce particular, así como que te sientas vulnerado?**

RQ: no, eso ya está resuelto.

MRS: **¿qué criterios de planificación y diseño crees que falta implementar?**

RQ: los que se basan en la idiosincrasia del lugar donde se quiere implementar una solución de infraestructura.

MRS: perfecto. Eso es parte de mi hipótesis.

¿Cuál consideras debe ser la responsabilidad y de qué departamento del Estado, la implementación de proyectos de ciclovía integrales a escala metropolitana? MINVU, MOP, MIDESO, GORE, SECTRA... o definitivamente otra, una nueva.

RQ: tiene que estar todo implementado. No solo porque soy de un ministerio no tengo que compartir información a otros ministerios. Todo tiene que nacer en la política pública de la vivienda. Como tú piensas la vivienda y como piensas emplazar la vivienda y a quien le estas dando solución de vivienda. Conociendo a quien le estas dando solución de vivienda, y bueno, todo está relacionado al DS 49, al DS 205 que es también de protección del patrimonio familiar... el DS 49 con el fondo solidario de elección de vivienda, tiene que complementar con a quien le están entregando vivienda y quien va a ser el usuario de esa vivienda, donde va a vivir, donde va a trabajar. Todo esto parte en el MINVU, en el SERVIU. Que eso se complementa con el tipo de solución de vivienda y la infraestructura que le vas a entregar a ese entorno, que tiene que estar más relacionado con el MINVU y el MOP...eso también tiene que pasarse por otro lado, darse una vuelta un poquito mas grande para llegar al Ministerio de Desarrollo Social. Que en ese ministerio también se entienda, cual es el tipo de soluciones, cual es la idiosincrasia de la solución que vas a dar de vivienda. El MINVU, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Desarrollo Social y por supuesto el Ministerio de Hacienda que es el que tiene el recurso para tomar la decisión del tipo de inversión que vas a hacer y a quien le vas a invertir mas.

MRS: ok. Una visión integral.

RQ: sí. Completamente integral. Los ministerios no pueden cerrar su puerta a otros ministerios porque son más lindos o más feos.

MRS: está bien. Muchas gracias ¡!!!!

7.4 CASOS DE ESTUDIO – ESCALA MESO

7.4.1 Pauta de entrevista semi-estructurada

Se adjunta estructura de entrevista Semi-estructurada, utilizada como pauta de conversación con cada caso de estudio:

Entrevista de estudio – Escala Meso
Preguntas claves a Usuarios de la Bicicleta
1- ¿Cómo funciona la logística familiar cotidiana, asociada al transporte? <i>(El objetivo de esta pregunta es conocer estado civil, hijos , lugar de trabajo y estudio de todos los integrantes de la familia)</i>
2- ¿Cuáles son los lugares que recorres de manera cotidiana? <i>(El objetivo de esta pregunta es conocer lugares que recorre cotidianamente: supermercado, compras, trabajo, estudio, visitas etc.)</i>
3- ¿Porque decidiste usar la bicicleta como medio de transporte? <i>(El objetivo de esta pregunta es explorar en dependencias sociales, culturales, familiares y económicas asociadas a la decisión de un determinada modo de transporte)</i>
4- Cuáles son tus horarios de desplazamiento por motivos de trabajo o estudio? Tienes tiempos de espera propios o de otros integrantes de tu familia? (por ejemplo hijos) <i>(El objetivo de esta pregunta es explorar en las dependencias que tiene asociada la movilidad cotidiana)</i>
5- Tu recorrido por motivo de trabajo o estudio es siempre el mismo? <i>(El objetivo de esta pregunta es explorar en la flexibilidad que ofrece usar la bicicleta como modo de transporte)</i>
6- Como describirías tu viaje en bicicleta? <i>(El objetivo de esta pregunta es explorar en variables asociada a la seguridad, vulnerabilidad, seguridad, dificultades y beneficios valorados)</i>
7- Como convives con el resto de los flujos (peatones, motos, autos, micros, camiones)? <i>(El objetivo de esta pregunta es explorar en variables asociada a la seguridad, vulnerabilidad, seguridad, dificultades del viaje y beneficios valorados)</i>
8- ¿Cuáles son los principales obstáculos o problemas que tienes en tu viaje cotidiano? <i>(El objetivo de esta pregunta es explorar en el estado y percepción de la infraestructura usada y escogida, viaja por la calle, vereda o ciclo vía, identificar principales barreras de viaje)</i>
9- ¿Cuáles crees que son tus principales estrategias de viaje? <i>(El objetivo de esta pregunta es explorar en decisiones de recorrido, usa o no ciclovias, los recorridos son flexibles, hay tiempos de espera , existe intermodalidad , cuenta con estacionamientos entre otros)</i>

10- Crees que hay que saber moverse en bicicleta en la ciudad de Santiago?
(El objetivo de esta pregunta es explorar en los niveles de agresividad y fricción con los otros flujos)

Tabla 12: Ficha Síntesis.
 Fuente: Elaboración Propia

A continuación se presentan los siete (7) casos de estudio seleccionados:

Sector de Interés – Comuna de Maipú	
	<p>Sara Aliste – 40 años</p>
	<p>Carlos Núñez – 73 años Martín López - 54 años</p>
<p>No accedió a ser fotografiado.</p>	



Ricardo Manríquez – 40 años

Sector de Control – Comunas de Como Oriente



Naio Nguyen – 29 años



Teresa Fernández – 37 años



Andrés Karamarencó – 33 Años

Tabla 13: Identificación de Casos de Estudio.
Fuente: Elaboración propia

7.4.2 Casos de estudio. usuarios de la bicicleta residentes de la comuna de Maipú

7.4.2.1 Caso de Estudio 1: Sara Aliste – Residente Comuna Maipú.

Entrevista	
Fecha /tiempo	11/11/2017 – Tiempo de Entrevista: 1 hora - 13:00 – 14:00
Lugar Entrevista	Restaurant Metro Plaza Maipú
Entrevistado	Sara Aliste
Perfil Representado	Representa al 15% de las mujeres que se desplazan por la comuna de Maipú en bicicleta, movilidad cotidiana intra-comunal por motivo de trabajo, grupo socio-económico medio, grupo etario activo, Jefa de hogar.
Edad	40 años
Tiempo de Viaje	15 a 20 min
Distancia Recorrida	5.4 Km
Trabajo	Jefe de Reteal, dependiente.
Residente	Maipú
Grupo Familiar	Sara (separada) y sus dos hijos, Carla de 15 años y Pedro de 4 años.
Cargo /Profesión	-
Modo de Contacto	La tesista se contacta con Sara a través del Grupo “Maipú Pedalea” en Facebook.

Tabla 14: Síntesis de Entrevista.

Fuente: Elaboración propia

(SA): Sara Aliste - **(MRS):** Maria Renée Salas

Sara, vive en el sector sur poniente de la comuna de Maipú, área residencial. Está separada y vive con sus hijos de 15 y 4 años.

Sara trabaja en retail hace más de 10 años y hoy trabaja en el Mall Plaza Maipú, es jefa del área y le gusta su trabajo. Sara trabaja de lunes a sábado y tiene dos horarios, una semana trabaja de 7:00 am hasta las 16:00pm y otra semana trabaja de 11:30 a 21:00hrs. La semana que entra a trabajar a las 11:30, va al gimnasio a las 9:00 y por tanto empieza su día a las 8:30 en bicicleta. El domingo es el día que dedica a su familia.

“Me acomoda mi trabajo, me gusta el comercio, soy jefa, tengo un horario no tan rígido y gano lo que necesito... no me quejo, además tengo un horario que me permite estar tiempo con mis hijos y eso lo agradezco mucho”

En cuanto a la movilidad cotidiana familiar, su hijo de 4 años va al jardín, lo pasa a buscar su papá en las mañanas y su hija de 15 años, se va caminando al colegio y se mueve en bicicleta los fin de semana de manera recreativa o en las tardes para ir a casa de sus amigas, ella quiere viajar al colegio en bicicleta, tardaría aproximadamente 15 min en llegar, pero Sara estima que es muy peligroso, no solo en términos de calidad de infraestructura sino también por seguridad.

“Ella tiene muchas ganas de irse en bicicleta al colegio pero me da miedo, ella es flaquita, la pueden asaltar, le pueden quitar la bici... acá es peligroso, pero sería súper bueno que pudiese ir al colegio en bicicleta, porque además a ella se la recomendó el doctor, tiene un problema a la cadera y su mejor ejercicio es la bicicleta”
(00:05)

Sara, tiene como actividad recreativa de domingo salir a “pasear” en bici con sus dos hijos

En cuanto a su actividad laboral, Sara reside y trabaja en la Comuna de Maipú y se dio cuenta que le resultaba más económico, más cómodo y más rápido trasladarse en bicicleta al trabajo que en otro modo de transporte, a pesar que la motivación inicial para “subirse a la bicicleta” fue la depresión que sufrió tras su separación.

“...Cuando uno anda en bicicleta, uno se relaja, ósea yo tome la bicicleta por un tema de depresión pero luego también por un tema económico y de tardar menos tiempo.”
(00:10)

“Igual hoy lo que era un viaje de relax o de placer ya no es así, acá en Maipú es horrible la situación de las calles, tení que estar pendiente de los hoyos, todas las calles las están arreglando y no avanzan... a y bueno de los asaltos y acosos también”
(00:29)

Sara se ha movido toda la vida en bicicleta, recuerda que solo la dejó por un tiempo, cuando nació su hijo menor, y cuando se separó tuvo que definir estrategias de ahorro y una de ellas fue retomar la bicicleta. Para ella retomar la bicicleta como modo de transporte cotidiano ha sido la mejor terapia emocional y además es gratis, este factor es muy relevante para ella desde que se separó

“...Yo tuve que ahorrar por todos lados y empecé a irme al trabajo caminando como para retomar el ritmo de nuevo y me tardaba 40 min y pensé ¿Cuánto me voy a demorar en bici?... yo antes trabajaba en San Miguel e iba en bici y me tardaba una hora, entonces acá en Maipú me voy a demorar 15 min, entonces la empecé a tomar y con depresión!!! La bici me ayudó mucho, te olvidai de todo de todo, teni estar pendiente de los autos, de la gente, miras el paisaje, respiras, del hoyo que a lo mejor ese hoyo no estaba, cachai? Yo ahora no la cambio y menos con la locomoción que hay aca en Maipú.”
(01:05)

Sara se muestra conforme y cómoda con su modo de transporte cotidiano, tiene compañeras de trabajo que viven cerca de ella y tardan 40 a 45 min en llegar al trabajo en colectivo, contra sus 15 min de viaje en Bici. Actualmente Maipú está desarrollando reposición de pavimentos en muchas de sus vías estructurantes.

En la vida de Sara, también cobra importancia la flexibilidad que le ofrece la bicicleta en cuanto a tiempos y recorridos, tiene distintos horarios de viaje y por tanto sus actividades también varían.

(SA): En general el recorrido de mi casa a la pega es el mismo, porque yo salgo muy temprano, salgo a las 6:30 am, yo entro a las 7:00 am, trato que siempre sea el mismo, porque es peligroso y si me pasa algo la gente puede saber dónde podría estar y de vuelta, todo depende, si tengo que hacer algún trámite, pasar al súper, si la calle está cerrada, de ida a mi casa varia un poco.

(MRS) Depende de las paradas?

(SA) Ayer por ejemplo tuve que ir a Pajaritos, me fui para allá, después me devolví por el templo, después pase a comprar pan, entonces fue un recorrido distinto

(MRS) Y donde guardas las cosas que vas comprando?

(SA) En la mochila, y si voy muy cargada las amarro adelante, doble bolsa y voy feliz de la vida, mi bici es súper simple, no tiene nada, no tiene parrilla ni nada porque mientras más liviana más fácil y más rápido es el viaje, y bueno además la idea es que llame la atención lo menos posible.

(MRS) En Maipú o en tu recorrido hay estacionamientos?

(SA): No hay. Bueno hace poco se puso uno por acá cerca, pero nadie lo usa porque se roban las bicicletas, yo guardo la bici en una bodega que tiene la pega y en mi casa en el patio.

(04:00)

Para Sara es muy importante, y lo reitera varias veces durante la entrevista, el costo económico que significaría todas sus actividades moverse en otro modo de transporte. En Maipú solo hay colectivos para los trayectos cortos, los colectivos arman su propio recorrido dependiendo del primer pasajero que se sube al colectivo, es un sistema de transporte muy caro para ella, sobre todo en la semana que sale del trabajo a las 16:30 y hace varias actividades entremedio antes de llegar a su casa.

En la semana que trabaja de 11:30 a 21:00 su recorrido de regreso a casa es siempre el mismo y sin paradas, reitera que es peligroso y más largo de lo que pudiese ser, ella decide tomar rutas más largas pero viajar por calle más iluminadas.

Para Sara su viaje en bicicleta en relación al espacio que recorre, lo considera malo, inseguro y peligroso

*“Mi recorrido es solo por calles con luz pero si me fuera por el más corto seria súper oscuro, me doy una vuelta larga, es solo pero con luz
(05:00)*

*No hay ciclo vías, y las que hay son pésimas, son peligrosas, además los autos se estacionan en las ciclovías y las veredas no me gustan son un asco, prefiero las calles pero en las calles no te respetan”
(05:15)*

*“Gracias a Dios no he tenido accidentes con autos pero tuve en ciclo vías, apreció un auto de la nada, súper rápido porque los autos no piensan en nosotros y no alcance a frenar, quede con una rodilla y muñeca súper mal, pero bueno, el seguro me cubrió porque estaba en ciclovía, si hubiese estado fuera de la ciclovía el seguro no cubre!!!! Cachai??
(06:00)*

Con respecto a la perspectiva de género y relación con su viaje cotidiano en bicicleta, Sara responde rápidamente:

*“Si, afecta ser mujer”
(07:20)*

Ella piensa que su condición de mujer hace que los hombres en auto, algunas veces sean más amables y le den la pasada.

(SA) A veces yo pienso que es para mirate el poto!!! Pero bueno así son, me dan la pasada. Pero cuando vas en bicicleta y pasas a un hombre en bicicleta, ahí es distinto, a ellos no les gusta y se apuran y te pasan ¡! Jajaja yo me rio, es como que deben pensar, como me va a pasar una mujer... no sé, es gracioso porque al final llegamos juntos al semáforo igual... son weones. Las micros no te respetan, los taxi tampoco”

Y sabes. los hombres son más violentos, son más bruscos y respetan menos las normas del tránsito, los semáforos, las detenciones, para nosotras es más peligroso.

(MRS) Y en cuanto a tu ropa?

(SA) AAAA!!! La ropa es un tema, ponte tu, trato de usar calzas negras, no puedes ponerte escote porque te miran las pechugas.

(MRS) Y en las noches te da miedo?

*(SA) No, la verdad que no me da miedo pero es peligro, ya no me da miedo, como ando todos los días , pero es necesario saber andar en bicicleta, yo ando en la calle y no me da miedo. Ya ni siquiera me corro cuando viene un auto por detrás, me tiene que hacer el quite, uno siente el ruido y se pone en **situación de alerta** pero no me corro, además uso audífonos, a un volumen moderado pero escucho música.*

(15:15)

Fin de la entrevista. Ella debe terminar la entrevista pues la llaman del trabajo.

Tres días después de la entrevista, se coordina la reunión de trabajo y se revisa en conjunto, el trayecto de mañana (impresa) con el propósito de caracterizar y espacializar las principales barreras de accesibilidad del viaje de Sara (Jirón & Pablo , 2013) Ver capítulo 4.2 y luego se genera un tercer encuentro en que se desarrolla el seguimiento en punta mañana casa – trabajo.

7.4.2.2 Caso de Estudio 2: Sr Martin López – Residente Comuna Maipú.

Entrevista	
Fecha /tiempo	13/11/2017 – Tiempo de Entrevista: 25min - 11:00 – 11:25
Lugar Entrevista	Plaza Sector Teatro Municipal de Maipú
Entrevistado	Martin López
Perfil Representado	Se desplaza por la comuna de Maipú en bicicleta, movilidad cotidiana intra-comunal por motivo de trabajo, grupo socio-económico bajo y grupo etario adulto mayor
Edad	54 años
Tiempo de Viaje	30 min
Distancia Recorrida	2.3 Km
Trabajo	Encargado del riego de Plaza de Maipú, dependiente.
Residente	Maipú
Grupo Familiar	Soltero.
Cargo /Profesión	-
Modo de Contacto	La tesista se contacta con Martín López a través del Grupo “Maipú Pedalea” en Facebook, le indican que existe un grupo de personas, mayores de 50 años, que riegan las áreas verdes de la comuna de Maipú y viajan en bicicleta cotidianamente. La Tesista los contacta en la plaza.

Tabla 15: Síntesis de Entrevista.

Fuente: Elaboración propia

Martin, vive en sector centro de la comuna de Maipú, área residencial. Es soletero y vive solo.

Martín, tiene 54 años y ha trabajado en el área del aseo y jardines toda su vida, en distintas comunas de Santiago; Providencia, Estación Central y Las Condes entre otras y siempre ha viajado a su trabajo en bicicleta.

Martin trabaja, desde hace 5 años, regando la plaza de Maipú, trabaja de lunes a sábado, desde las 6:00 am hasta las 14:00 hrs. Carlos pertenece a la empresa SMAPA.

Todas las mañanas se juntan los trabajadores en distintas áreas verdes de la comuna y se les asigna sector de riego. Martin debe estar a las 6:00 am en la plaza del Teatro Municipal de Maipú, lugar donde recibe instrucciones junto a sus compañeros de trabajo, en general se observa que todos y todas tienen más de 45 años.

*“Yo siempre siempre me he movido en bicicleta, el viaje que hago ahora es el más cortito, estoy contento!!!! Estuve muchos años esperando que la empresa me diera trabajo en mi comuna... pero me mandaban lejoss!!! Y al fin me pusieron en Maipú.
(00:46)*

*Yo antes trabajaba en Santiago Centro, todo el día y me iba y volvía en bicicleta!!! Shiiii en esos tiempos no habían ciclo vías en Santiago y me demoraba mínimo 1:30 hrs en llegar, yo viaja por la vereda y cuando las calles son tranquila me tiro a la calle, porque usted sabe que los autos no respetan nada!!!! Es muy peligroso.
(01:10)*

En cuanto a los motivos por los cuales Martin siempre ha viajado en bicicleta a su trabajo se debe, en orden de prioridad; ahorro económico, deporte y horario de salida.

*“Me ahorro la micro, sirve para el físico, además yo salgo súper temprano, a las 5:00 am todos los días y claroooo a esa hora es mejor salir en bicicleta, porque es peligroso por acá, entonces entre caminar a la micro, esperar la micro, a esa hora no pasan nunca!!! Nooo muy peligroso mija.... Además con la bici me voy acortando camino y me voy por los lugares más seguros, con más luz”
(01:55)*

La infraestructura que utiliza Martin cotidianamente en su traslado, parte de esté se desarrolla en ciclovías, no tienen buen estándar pero a la hora en que él viaja (en la mañana) están vacías y por tanto resulta cómodo usarlas, disminuye el riesgo de accidentes por pavimentos en mal estado, ausencia de señalización, peatones y automóviles estacionados sobre la ciclovía entre otros. Martín señala que su principal problema de viaje se debe a los automóviles que no respetan ni a los peatones ni a los ciclistas, no respetan semáforos, no respetan velocidad y se estacionan en cualquier parte del espacio público.

El recorrido de Martin, tanto en las mañanas como en las tarde de regreso a su casa, varia casi todos los días, sus rutas son distintas, las decide en cada momento, el motivo de ello es la seguridad y hacer de sus viajes experiencias distintas.

Al conversar con Martin, se observa un hombre con cierto temor a la ciudad, tanto en sus comentarios como en sus conductas de viaje, por ejemplo sale 1 hora antes de su casa en circunstancias que tarda 25 min en llegar al trabajo, prefiere irse despacio y con cuidado, reitera muchas veces la violencia del automóvil, señala que siempre trata de viajar por ciclo vías (aunque sean malas) o veredas.

*Mmmm en las mañanas están buenas, es que no anda nadie entonces es más tranquilo y seguro en ese sentido, pero al regreso, clarooo, ahí se pone complicada la cosa, están cargadas de gente y las personas y automóviles no nos respetan, nos tiran los autos encima, las personas andan enojados con nosotros... aaa bueno y yo cuando no hay ciclovía ando por la vereda no más!!! Shiii los autos me pueden matar por acá... es distinto acá que el sector donde usted vive... haya la gente se respeta más.. yo lo veía cuando trabajaba por allá”
(03:05)*

*No!!! yo salgo de mi casa y ahí pienso por donde me voy a ir... es que usted sabe que nunca faltan los malulos, entonces para que no me saquen la foto!!!! Y además también lo hago para entretenerme, sino me aburro, así que lo decido en el momento no más
(04:00)*

... Claro!!! Hay que saber moverse en bicicleta .. no es llegar y tirarse , sobre todo en estos sectores que a la gente no le gusta mucho los ciclistas ... y eso que somos muchos en esta comuna!!!!... yo por ejemplo la primera vez que me vine al trabajo ... hice como le digiera una marcha blanca .. Estudie el recorrido, pensé cual sería mejor para mí, uno ya tiene sus años y si me caigo Shiuuuu ¡!!! Trato de andar con cuidado.
(05:15)

“ ...A mí me han asaltado dos veces, una acá en las Torres con Pajaritos y otra cuando trabajaba para allá lejos.... Pero bueno son cosas que pasan pero sabe??? A mí me gusta andar en bicicleta y me ha gustado siempre, una que me ahorro platita, otra que llego al trabajo más relajado, como le digiera yo, llego sin estrés, menos nervioso, la micro es cara para mí, no pasan, son incómodas, todos apretados, noooo y además tardo más tiempo y bueno además a uno igual le importa el físico y la bicicleta ayuda!!! jajaja”
(08:40)

“.... Le cuento una cosa señorita, acá son varios los que llegamos en bicicleta al trabajo y sabe?? Somos más simpáticos, somos más conversadores, andamos no sé (piensa) menos enojones parece jajajaj.”
(10:50)

Al término de la primera conversación sostenida con Martin, se desarrolla una aproximación a su viaje, él recorre mentalmente su recorrido y relata cuáles son sus principales problemas de viaje identificándolos en el espacio. Luego de ello se acuerda una segunda conversación, la presente tesista se reúne con Martin 2 días después (15-11-2017) con el viaje más predominante trazado sobre planimetría de manera de poder revisar y profundizar la experiencia de viaje cotidiano de Martin. Ver caso de estudio N°2, Capítulo 4.2

7.4.2.3 Caso de Estudio 3: Carlos Nuñez – Residente Comuna Maipú.

Entrevista	
Fecha /tiempo	13/11/2017 – Tiempo de Entrevista: 35min - 12:00 – 12:35
Lugar Entrevista	Plaza Sector el Monumento de Maipú
Entrevistado	Carlos Nuñez
Perfil Representado	Se desplaza por la comuna de Maipú en bicicleta, movilidad cotidiana intra-comunal por motivo de trabajo, grupo socio-económico bajo, grupo etario adulto mayor
Edad	75 años
Tiempo de Viaje	35 min
Distancia Recorrida	2.1 Km
Trabajo	Encargado del riego de Plaza de Maipú, dependiente.
Residente	Maipú
Grupo Familiar	Casado y 5 hijos , tres viven con él y su señora
Cargo /Profesión	-
Modo de Contacto	La tesista se contacta con el Sr Carlos Nuñez a través del Grupo “Maipú Pedalea” en Facebook, le indican que existe un grupo de personas, mayores de 50 años, que riegan las áreas verdes de la comuna de Maipú y viajan en bicicleta cotidianamente. La Tesista los contacta en la plaza.

Tabla 16: Síntesis de Entrevista.

Fuente: Elaboración propia

Carlos, vive en sector centro de la comuna de Maipú, área residencial. Es casado y vive con tres de sus cinco hijos.

Carlos, tiene 75 años y ha trabajado en el riego de jardines en la comuna de Maipú hace 16 años y siempre ha viajado a su trabajo en bicicleta.

Carlos trabaja de lunes a sábado, desde las 6:00 am hasta las 13:30 hrs. Carlos pertenece a la empresa SMAPA.

Todas las mañanas se juntan los trabajadores en distintas áreas verdes de la comuna y se les asigna sector de riego. Martín debe estar a las 6:00 am en la plaza del Monumento de Maipú, lugar donde recibe instrucciones junto a sus compañeros de trabajo, en general se observa que todos y todas tienen más de 45 años.

“... Yo viajo todos los días al trabajo en bicicleta, bueno a no ser que la bicicleta se me enferme, se me rompe un pedal, o pincho una rueda y pucha es caro arreglarla, lo bueno es que acá hay muchos lugares para llevarla, y lugares buenos, antiguos, acá somos muchos los ciclistas de toda la vida. Y cuando no tengo plata mi hijo me la arregla, nosotros teníamos dos bicicletas en la casa, esta (indica su bicicleta amarrada en el árbol) y una roja, mi hijo de las dos

*me armo esta para que yo pudiera seguir viniendo en bici a trabajar!!! **Mi señora está enferma y tenemos que ahorrar.....!!!***

(01:20)

*Yo me muevo en bicicleta toda la vida señorita!!! Antes andaba siempre en bicicleta, viajaba para todos lados en bicicleta, antes cuando yo era joven me iba de acá hasta Santiago Centro a trabajar, yo me iba a las 6:00 am y entraba a las 8:00am... largo el viaje, pero **a mí me ha gustado siempre andar en bici y además es más barato...***

(05:45)

Al conversar con Carlos, se observa cierta conformidad antes la infra ciclista con la que cuenta en su viaje cotidiano, él se refiere a su viaje en vereda como algo regular y normal, considera que difícilmente la comuna contara con ciclo vías y equipamiento de apoyo y por el mismo motivo intenta no variar en su recorrido, ya conoce los hoyos, los tiempos de los semáforos, lugares donde puede aumentar la velocidad y lugares donde tiene que ir más despacio y alerta.

Carlos señala que a pesar de lo corto de su viaje actual (porque siempre tuvo trayectos en bicicleta a otras comunas) es malo y lento por la falta de comodidades, sin embargo decidió tomar de igual forma la bicicleta debido a la necesidad de ahorrar en pasaje, tiene a la señora muy enferma y hacer ejercicios.

El sistema de transporte que Carlos debiese tomar para llegar al trabajo todos los días en reemplazo a la actual bicicleta seria utilizar el sistema de colectivos de la comuna, cuyo valor es de \$800 pesos, tienen frecuencia variable y construyen el recorrido en base al primer pasajero que se sube al colectivo y por tanto a veces es larga la espera.

“... Yo siempre hago el mismo recorrido, lo único que cambia a veces es si voy por la calle o por la vereda, eso depende de los autos, pero en las mañanas esta súper despejado, recuerde que viajo a las 5:00am así que es tranquilo, pero por las tardes de aquí tomo la bicicleta, me voy a la calle Ordoñez, de ahí tres cuadras, de ahí doblo por los Hermanos Carrera, y ahí para allá y me encuentro con esta calle nueva que están haciendo... esa esta grande ahora!!! Amplia, bueno ahora están todas anchas las calles pero sin ciclovia asi que ahí uno por donde puede no más!!!! Igual antes que era mucho peor, bueno y de ahí me voy derecho para abajo.

(12:05)

“...Nosotros acá somos muchos los que andamos en bicicleta, andamos despacio, preocupados, casi todos con chaleco de estos (muestra su chaleco reflectante) y nada!!!! Igual nos tratan mal!!!!. Noooo si acá el viaje en bicicleta es malos y peligroso pero bueno yo igual no más ando en bicicleta porque necesito ahorrar y además uno acá esta todo el día parado regando, entonces la bicicleta es un buen ejercicio... además había empezado a engordar tanto tiempo parado!!! Y bueno, acá los colectivos cuestan \$800 pesos imagínese, \$800 para acá y \$800 para allá Saque la cuenta!!! No yo no puedo pagar eso... y además los colectivos se demoran en pasar y cuando pasan vienen llenos... y eso sería en las tardes para ir a mi casa porque en las mañana no pasarían nunca... es muy temprano!!!! ...jajajaja ve???? La bici no más!!!”

(15:30)

Carlos es reiterativo en señalar que su principal problema de viaje son los automóviles, si bien se reconoce una mala conducta vial por parte de estos, al conversar con Carlos se observan variadas conductas inadecuadas de movilidad por parte de Carlos, conductas que él no reconoce como malas, forman parte de su viaje, es parte del “acomodo” que Carlos ha elaborado al no contar con infraestructura especializada; ciclo vías, señalización, semáforos, estacionamientos entre otros.

“...Yo hago siempre el mismo recorrido!!!! Yo ya lo conozco bien!!! Yo sé dónde hay hoyos, donde es más peligroso, donde tengo que bajarme de la bicicleta por los autos y así varias cosas que uno ya conoce de su recorrido... mire imagine que con todo eso igual me he caído varias veces!!!!... pero siempre por culpa de los vehículos, ellos nos tiran el auto encima y siguen no más!!!, ni si quiera paran..”
(18:42)

“...A los autos hay que tenerles miedo, a veces yo voy de aquí para allá y me ponen verde en el semáforos y los que vienen del otro lado le ponen roja pero llegan y se tiran no más!!!! A veces he llegado hasta la mitad de la calle no más porque los autos se tiran!!!! (si bien es cierto la falta de respeto a la semaforización por parte del automóvil, Carlos en ese trayecto va en contra el tránsito)
(19:33)

“... Yo casi siempre voy por la vereda es más seguro, bueno los peatones a veces se enojan pero prefiero eso a los autos!!! ...pero bueno así es la cosa acá ... además esto de los autos y peatones es solo en las tardes de regreso para mi casa porque en las mañana no anda nadie .. me vengo tranquilo y escuchando música , despacito eso sí (Carlos tiene una radio en el bolsillo de la chaqueta)... Lo mejor del viaje en la mañana es que uno llega como cansado pero de hacer ejercicio... es bueno eso.
(20:05)

Al momento de preguntar a Carlos sobre los lugares más peligrosos o conflictivos de su trayecto, Carlos reflexiona y dice que todos los tramos y paradas pueden ser peligrosas si no se está atento y pendiente de todo, indica que hay que viajar con cuidado y a la defensiva debido que el ciclista no tiene espacio en la comuna y en los sectores que tiene esta muy mala y nadie la respeta.

7.4.2.4 Caso de Estudio 4: Ricardo Manríquez – Residente Comuna Maipú.

Entrevista	
Fecha /tiempo	04/12/2017 – Tiempo de Entrevista: 25min - 17:00 – 17:25
Lugar Entrevista	Taller de Bicicletas “Una Velocidad”
Entrevistado	Ricardo Manríquez
Perfil Representado	Se desplaza desde la comuna de Maipú hasta Santiago Centro en bicicleta, movilidad cotidiana inter-comunal por motivo de trabajo, grupo socio-económico medio-bajo. Grupo Etario Activo. Se desplaza en bicicleta hace 20 años y ha pertenecido a diversos grupos sociales, como por ejemplo “Ciclistas Furiosos”
Edad	40 años
Tiempo de Viaje	50 min
Distancia Recorrida	16,9 Km
Trabajo	Dueño de Taller de Bicicletas “Una Velocidad”. Independiente.
Residente	Maipú
Grupo Familiar	Soltero. Vive solo
Cargo /Profesión	-
Modo de Contacto	La tesista se contacta con Ricardo, hiendo a arreglar la bicicleta.

Tabla 17. Síntesis de Entrevista.

Fuente: Elaboración propia

Ricardo, vive en sector centro de la comuna de Maipú, área residencial. Es soltero y vive solo. Forma parte de una familia en que todos se movilizan en bicicleta. El padre de Ricardo siempre anduvo en bicicleta y para los hijos era parte de lo cotidiano moverse en bicicleta.

“Mi papa siempre trabajo en bicicleta, para mí era lo normal, era en bicicleta, bueno en ese tiempo solo teníamos una sola bicicleta, mi papá llegaba del trabajo y con mis hermanos nos turnábamos para ir a dar una vuelta en bicicleta.... (piensa) yo era chico y el fierro me molestaba pero así aprendí, hoy me muevo en bicicleta porque me gusta, me distrae, hago ejercicio, me demora menos y además me permite moverme por donde quiero”
(00:40)

Ricardo, tiene 40 años y ha trabajado en el taller de bicicletas “Una velocidad” a los menos 10 años y siempre ha viajado a su trabajo en bicicleta. Trabaja de lunes a sábado, desde las 10:00 am hasta las 20:00hrs. Sale de su casa a las 8:30 y tipo 20:30 “pedalea” de regreso a su casa.

El taller de bicicletas “Una velocidad” es un taller de reparación y repuestos de bicicleta, trabaja con 5 personas, es un taller muy bien evaluado en las plataformas sociales. Ricardo es un ciclista urbano con cultura ciclista.

“Yo antes, formaba parte de un grupo que aún existe, “Ciclistas furiosos” en ese tiempo uno pensaba que la única solución para poder insertarse en la calle y que te respetaran eran las ciclo vías, pero yo siempre he dicho que yo hubiese andado en bicicleta con o sin ciclo vías, de

hecho en realidad las ciclo vías hacen que me tarde un poco más y cuando te ponen una ciclo vías teni que respetarla y usarla”
(01:17)

“Recuerdo haber pensado que nunca nos pondrían una ciclovia en Maipú, nosotros pedíamos ciclovia en la Alameda y hoy tenemos ¡!! Todo cambia y parece que avanza
(02:30)

Ricardo indica que antiguamente su viaje era mayoritariamente en calzada y altamente peligroso, pero en la actualidad cerca de un 50% lo hace en ciclovia y el otro 50% en calzada, he indica que tiene una ruta que ha ido perfeccionando segundo a segundo. A lo anterior adiciona que su desplazamiento casa-trabajo lo desarrolla a las 8:30 am y es una hora en que la demanda en ciclovías ha bajado.

“Por ejemplo veo un ciclista que va contigo, por ejemplo en calle Ecuador y él tipo va rajado y yo voy a mi velocidad ni tan lento ni tan rápido y el tipo dobla por las rejas y después nos encontramos en pajaritos, significa que mi atajo es más rápido, cachai??He ido perfeccionando mi ruta... igual me aburro de la misma ruta y la voy cambiando y a veces mi ruta varía dependiendo si tengo que ir a las importadoras, entonces ahí vario un poco el recorrido
(05:24)

“Sabes? siempre tengo la sensación que la ciclovia me retrasa el viaje y he comparado los tiempos de viaje en ciclovia y en calzada y la diferencia es de al menos 7 min , osea tardo 7min mas en ciclovia pero en realidad he decidido demorar más pero ir más tranquilo y sin bocinazos porque cuando hay ciclo vías y uno no las usa los autos!!!! Pffff... mucha bocina!!!! Y bueno como viajo en una hora en que ya no hay tanta gente puedo ir más rápido porque si la tomas a las 7:30 am o a las 18:00 van repletas!!!
(06:06)

El otro día anduve por la ciclo vía de Pocuro a las 18:00 y que cuestión mas horrible!!!!
(08:28)

MRS: Ricardo, tienes la idea que en Maipú existe mucha movilidad en bicicleta por motivo de trabajo?

“La bicicleta siempre ha sido súper común en Maipú para ir a trabajar, desde siempre, mira mi papá podía ir a trabajar en transporte público pero era más caro y más lento, quizás ahora este un poco mejor que hace 30 años atrás, pero en realidad ahora están arreglando las calles hace mucho tiempo y no terminan nunca... no, la verdad que la locomoción en Maipú es cara,, lenta y no pasa nuca!!!! Por eso mucha gente se mueve en bicicleta, la locomoción es relativa, uno nunca sabe cuánto tardaras”
(10:10)

“En bicicleta vas tranquilo, yo escucho música, hablo por teléfono... igual son 50 min de viaje y la rutina igual te mata, pero igual siempre estoy atento, es difícil que me pase algo, ya tengo un auto cuidado, voy siempre alerta y eso lo vas ganando con los años, por ejemplo, tu cachai que

sí se juntan muchos autos o muchos taxistas, teni que bajar la velocidad porque fijo te abren la puerta, entonces vas alerta!!! Hay que manejarse con los códigos de los autos y ciclistas.
(12:20)

Ricardo se va a atender a un cliente y vuelve luego de 5 min y se retoma la conversación con la identificación de los principales problemas que Ricardo enfrenta cotidianamente en su viaje con peatones, autos, transporte, estándar de infraestructura, convivencia etc:

“Con los peatones no tengo ningún problema porque yo me muevo en la calle, la vereda es de los peatones, y bueno en general trato de evitar las masas , las masas se comportan como masas , no piensan , no me gustan ... bueno yo creo que uno por eso anda en bicicleta también.

Otro problema común son las ciclo vías que van en contra el tránsito vehicular, eso es pésimo y los autos en general no respetan nada pero no solo eso sino también no saben nada de bicicletas Pero bueno yo ya no me enoja trato de educar en la calle y cuando puedo explico en vez de enojarme. Mira fijate que acá en esta ciclovia,(estamos en la calle esmeralda que tiene una ciclovia unidireccional) esta ciclovia fue concebida para bajar por calzada y subir por la ciclovia pero la gente no sabe eso y los ciclistas pelean siempre por el espacio... bueno es un tema cultural que aca no hay”
(17:00)

“La verdad que no tengo tanto conflicto porque como te digo se moverme en bicicleta pero últimamente la mayor cantidad de conflictos que he visto en la calle son entre ciclistas que no son ciclistas ajajaja, pero se mueven en bicicleta, teniendo peleas como autos!!!! Tirándose la bicicleta entre ellos ... onda peliando por el espacio!!!
(20:05)

En cuanto a las estrategias, Ricardo señala solo viajar liviano y en invierno abrigarse bien, pero en cuanto a la decisión de tomar una u otra ruta, señala que tiene que ver más por aburrimiento de viajar siempre por la misma ruta que por alguna estrategia de viaje. Ricardo piensa un rato con respecto a las estrategias de viaje y señala:

“Yo creo que la principal estrategia que todos los ciclistas debiésemos implementar es la amabilidad y paciencia en la calle con los otros, onda autos y peatones, porque al final nosotros somos los nuevos en la ciudad y hay muy poco conocimiento , por ejemplo si hay un semáforo cortado y uno como ciclista tiene más visibilidad , yo ahí me he parado y le he dado la pasada a los autos , entonces ahí uno va creando empatías entre los distintos modos y el tipo del auto se va pensando, un ciclista me ayudo, lo mismo pasa si uno va en la ciclovia y hay una señora caminando por la ciclovia, de repente la señora no tiene idea de que esta en una ciclovia entonces en vez de gritar, enojarse, mejor hacer el quite o explicarle a la señora que la ciclovia es para las bicicletas, con amabilidad , eso lo he ido desarrollando con los años y creo que es la mejor estrategia para ir avanzando en la movilidad en Santiago.”
(24:06)

7.4.3 Entrevistas usuarios de la bicicleta – nor-oriente

7.4.3.1 ENTREVISTA 1: Naio Nguyen

a) Síntesis de Entrevista

Entrevista	
Fecha /Hora/tiempo	09/11/2017 – 18:30hrs – 25 min.
Lugar de Entrevista	Café Bistro – Lastarria.
Entrevistado	Naio Nguyen
Edad	29 años
Tiempo de Viaje	45 a 60 min
Distancia Recorrida	9.94 Km
Trabajo	Estudiante de Música.
Residente	Santiago Centro
Grupo Familiar	Reside con Padres.
Cargo /Profesión	-
Modo de Contacto	La tesisista se contacta con Naio a través de amigos en común.

Tabla 18: Ficha Síntesis
Fuente: Elaboración Propia

(NN): Naio Nguyen

(MRS): Maria Renée Salas

Naio, vive en el sector nor-poniente de la comuna de Santiago Centro, área residencial. Llegó a la ciudad de Santiago hace tres años a estudiar música, en la Escuela Moderna de Música y Danza. Vive con su papa y esposa. Ella utiliza la bicicleta como modo de transporte hace al menos 7 años, primero en Buenos Aires, ciudad donde decidió “tomar” la bicicleta por primera vez, luego en la ciudad de Viña del Mar. Chile y hoy lo hace en Santiago hace 1 año y medio.

Naio, estudia de lunes a sábado. De lunes a viernes sale de su casa a las 7:00 hrs y viaja cerca de 45 min y 1 hora, y de regreso viaja a las 17:30 hrs, llegando a su casa cerca de las 18:30 hrs. Los sábados tiene clases solo en las mañanas. Además señala que todas sus actividades, hasta “carretiar” son en bicicleta.

“La primera vez que viaje desde mi casa a la escuela en bicicleta, aún era verano, mucho calor y llegue “raja” a clases y recuerdo haber pensado, esto no lo voy a poder hacer todos los días, pero al final me acostumbre y hoy lo hago sin problema , no me canso y llego súper.. Me encanta la verdad”

(0:30)

En cuanto a la movilidad cotidiana de Naio en bicicleta, fue un proceso, el integrar la bicicleta como modo de transporte definitivo, primero se inscribió en las bicicletas publicas Itaú y las usaba solo de regreso, sin embargo la mala calidad y disponibilidad de estas la llevo a decidir adquirir una bicicleta propia.

“No empecé a viajar de una en bicicleta, me inscribí en las bicicletas públicas Itaú, y lo que hacía era irme en metro en las mañanas y de regreso tomaba estas bicicletas, y como el regreso es en bajada, la pendiente se siente.... Mmm es un viaje súper relajado y rico”

(1:00)

(NN): “Pero luego, al poco tiempo lo que me paso es que las bicicletas, estas naranjas, o no habían, o estaban malas, o sonaba la cadena, incluso a veces no tenían frenos.

(MRS): Además son muy pesadas?

(NN): Si pero eso no me complica la verdad, lo que si es que siempre había algún problema con la bicicleta. Una vez, no habían y no hubo durante mucho rato y tuve que caminar desde Luis Pasteur hasta Tobaraba porque no habían Bici!!! Y cuando logre tomar una bici en Tobaraba estaba súper mala y entonces ahí ya me convencí y dije “quiero mi bicicleta”

En cuanto a los tiempos de viaje, Naio señala que el tiempo que tarda en bicicleta es similar al que tardaría en metro, no existen grandes diferencias de tiempo, sin embargo en bicicleta los tiempos están bajo su control y no sujeto a las externalidades del transporte. Además es importante señalar que Naio, prioriza la calidad de su viaje por sobre la variable tiempo. Ella viaja en 65% en ciclovia y solo en los últimos tramos de viaje, llegando al a rotonda Perez Zujovic se mueve en calzada, esta condición, favorece su experiencia de viaje.

En cuanto a la variable económica, señala que no fue una variable que considero al momento de decidir viajar en bicicleta.

“Tardo más o menos lo mismo entre viajar en bici o en metro, entre llegar al metro, esperar que pasen algunos vagones antes de poder subirme, hacer combinación, llegar allá, salir del metro, caminar a la escuela ... mmm es el mismo en tiempo de viaje y quizás más en metro!!! Lo que pasa es que la bicicleta depende de mí, mira, por ejemplo hay días que ando más pila y entonces me demoro menos en bicicleta que los 45 min, en metro uno nunca sabe...”

(02:20)

“Puedo tardar una hora en bicicleta, así onda relajada pero es mi tiempo, siento placer, es el momento del día que es como para mí, no siento ese ahogo de la micro o el metro, que al final llegas full estresada, en la bicicleta mi viaje se transformó en un momento de descanso, mirar el paisaje, respirar, sentir los árboles, además en mi caso, la ciclovia primero va en el parque, luego bordeando el rio, es muy grato... bueno yo viajo casi todo el tiempo en ciclovia... además pienso que hago deporte, te da una sensación de cansancio rico, ese del hacer deporte. En verdad yo ahora disfruto moverme en bicicleta, claro por ciclovia sin duda que es mejor pero la verdad que si no hay igual lo disfruto, yo me muevo por la calle cuando no hay”

(03:54)

En cuanto al recorrido diario, es directo, no tiene paradas y utiliza siempre la misma ruta, nos cuenta que las ciclo vías de su ruta siempre van cargadas, una bicicleta tras de otra, sobre todo entre Tobaraba y Bellas Artes.

“Siempre hago la misma ruta, a veces solo para entretenerme y varias me meto por algunas callecitas nuevas pero en general, si la misma ruta...”

(10:10)

Al conversar con Naio sobre su experiencia de viaje, ella piensa unos minutos sobre la pregunta y se refiere a la seguridad y convivencia vial, critica la movilidad de los ciclistas, considera que estos debiesen viajar por ciclo vías y calzadas, las aceras son de los peatones. Además señala que en general los ciclistas no respetan nada y no tienen los códigos propios de la movilidad en bicicleta. **Naio estima que el mayor conflicto de convivencia es con los peatones, ellos están molestos con las bicicletas sobre la calzada, sin embargo refuerza que la mayor parte de su trayecto es ciclovía y por tanto su sensación de seguridad es alta, solo siente inseguridad en calzada entre auto y buses de transantiago.**

En cuanto a su condición de mujer al momento de viajar cotidianamente en bicicleta, comenta que en su caso, no observa ni distingue desventaja o complicación en ello, **señalando que quizás una diferencia es el no poder usar falda y mayor inseguridad durante las noches, pero lo comenta como un aspecto que no representa mayor relevancia.**

“Yo prefiero la calle, me bajo siempre a la casa, no me gusta andar en la vereda, encuentro que la bicicleta es un transporte, es como si los autos se subieran a la vereda, no me gustan los ciclistas que se suben a la vereda y los peatones andan asustados... lo que ocurre es que nosotras, las ciclistas tenemos que movernos por la calzada, pero hay que saber moverse, con seguridad y a la defensiva porque aún no somos parte, nadie está pensando en los ciclistas, aun son los autos y peatones. Hay códigos que muchos de los actuales ciclistas no los tienen, no sé si porque llevan poco tiempo viajando en bicicleta o por un problema de cultura... bueno no se enseña”

(12:36)

Los ciclistas te adelantan a la mala y luego se ponen delante despacito!!!! O se hechan todos en el borde del cruce en sector para peatones, no respetan los espacios de los otros, hay que respetar para que nos respeten, la verdad que la bicicleta debe avanzar pronto, sienten que tienen la licencia para andar de cualquier forma en vereda, en aceras, entremedio, al final no respetan a nadie... mira por ejemplo en la ciclovía de la calle Rosas, sector del Mall, ahí el semáforo es muy corto para nosotros y nos ponen verde y se tiran todos los peatones j!!! Es desagradable y peligroso... es complicado!!!! La verdad que pienso que si observamos cómo nos movemos en la ciudad refleja mucho el tipo de sociedad que somos, cada cual se preocupa de sí mismo...”

(15:30)

*En cuanto a mi condición de mujer Mmmm no la verdad no, quizás no me puedo poner falda ... pero me pongo igual con patas ... bueno es que en la bicicleta hay que andar pila igual, Sabes? **En las noches quizás las mujeres requerimos más iluminación y ciclo vías despejadas. Cuando no la hay, me muevo por calles iluminadas aunque el viaje sea más largo.***

(19:40)

En cuanto a las estrategias de viajes, Naio, menciona conductas asociadas a la velocidad y esfuerzo físico, aprovecha los tramos de parque Forestal y ciclovía de Santa María para viajar a modo de paseo, más relajada y despacio, dado que llegando a la rotonda Pérez Zujovic viaja por calzada y debe aumentar la velocidad y su cuerpo se posiciona en estado de alerta y tensión.

Naio, señala como problema, la falta de equipamiento, hay poco lugares para arreglar bicicleta, los estacionamientos ya son insuficientes para la gran cantidad de bicicleta que hay en el sector.

En cuanto a la seguridad de la bicicleta, Naio guarda la bicicleta durante las noches en su bodega o departamento, pues han estado robando bicicletas y ya no puede dejarla en el patio del edificio donde están los estacionamientos y en la universidad cuenta con estacionamiento en el interior, aunque son pocos en relación a la cantidad de bicicletas que llegan todos los días.

7.4.3.2 ENTREVISTA 2: María Teresa Fernández.

a) Síntesis de Entrevista

Entrevista	
Fecha /tiempo	11/10/2017 – 20:00hrs.
Lugar de Entrevista	Restaurant Providencia.
Entrevistado	María Teresa Fernández
Edad	36 años
Tiempo de Viaje	
Distancia Recorrida	3.40 Km
Trabajo	Diseñadora Gráfica, dependiente.
Residente	Providencia
Grupo Familiar	Reside con una amiga.
Cargo /Profesión	Diseñadora Grafica
Modo de Contacto	La tesista se contacta con María Teresa a través del Grupo “Maipú Pedalea” en Facebook.

Tabla 19: Ficha Síntesis

Fuente: Elaboración Propia

(MTF): María Teresa Fernández

(MRS): Maria Renée Salas

Teresa, vive en el sector centro de la comuna de Providencia, área residencial. Llegó a la ciudad de Santiago hace más de 10 años, comparte departamento con una amiga (también se mueve en bicicleta) y es diseñadora gráfica. Ella utiliza la bicicleta como modo de transporte hace al menos 7 años, ella decidió tomar la bicicleta en cuanto llegó a la ciudad de Santiago.

Teresa, trabaja como diseñadora dependiente en empresa Cocha de 9:00 a 14:00 hrs y de lunes a viernes. Durante las tardes tiene trabajos independientes en distintos lugares, reuniones asociadas al diseño e imparte dos veces a la semana clases de yoga, todas actividades cuya movilidad lo hace en bicicleta o metro-bicicleta, sin embargo Teresa señala que solo por tiempos cortos, en caso de tener que hacer trámites en otras comunas, pues deja la bicicleta en la calle y le resulta inseguro.

En cuanto a su movilidad cotidiana en bicicleta, señala que se debe principalmente a ahorro económico e independencia. Teresa tiene horarios y actividades distintas cada día. Cuenta que cuando viajaba en micro al trabajo tardaba mucho más, no solo en el viaje sino en esperar la micro, cuya frecuencia todos los días era distinta.

“...Yo me muevo en bicicleta hace 7 años, y me motivo tomar la bicicleta el hecho que es de fácil acceso, no gasto plata, no espero la micro, me daba cuenta que perdía más tiempo esperando la micro que en llegar a la pega ... en realidad decidí tomar la bicicleta por un tema de costo y porque me da mucha independencia...”

(02:16)

“... Tengo un recorrido más o menos regular, el de las mañanas cuando me voy a la pega, pero en las actividades de las tardes es relativo, a veces me voy cuncuneando por dentro, depende del tráfico y la hora.... Ves? La bicicleta se acomoda a lo que necesito. Igual el cuncunear es peligroso, permite además parar a comprar donde yo quiera, sobre todo cosas como comida...”

(03:00)

“...Mi viaje es por ciclovía Ricardo Lyon y luego de eso por vereda o calle, depende de lo que tenga menos tráfico, no tengo ciclo vías y el viaje se hace lento y tengo que estar alerta todo el tiempo!!!...”

(03:31)

“... Cuando viajaba en micro me demoraba mucho más...caminaba 5 min al paradero, luego esperaba cerca de 10 a 15 min en que pasara la micro, luego me dejaba en los leones, ahí tenía que caminar o tomar un taxi o metro y luego del metro otros 5 a 10 min para llegar a la pega!!! Noooo mucho más que en la bicicleta...”

(04:25)

“... En realidad, sabes aunque yo tuviese auto no me iría al trabajo en auto ¡!! Esta ciudad está absolutamente colapsada por los autos!!!... la frecuencia de las micros es pésima, a veces pasan tres juntas y otro día no pasa ninguna en 40 min, yo creo que por eso cada día somos mas andando en bicicleta , en mi pega hay un ciclero y siempre esta llenísimo!!!

(06:47)

Al conversar con Teresa sobre su experiencia y calidad de viaje, señala que le resulta difícil llegar a las ciclovía de Ricardo Lyon, la cual representa el primer tramo de su viaje (ver plano al final de esta sección), ella debe transitar por la vereda hasta poder llegar a un semáforo y tomar la ciclovía.

Teresa reconoce su viaje en la ciclovía como un alivio, se siente segura y lo disfruta, pero ese estado de calidad de viaje lo reconoce solo en este primer tramo, luego ya se mueve en vereda o calzada, los peatones se molestan mucho con los ciclistas en las veredas y las calles son agostas y llenas de autos estacionados, entonces el viaje es de acomodo y buscando seguridad, es un viaje lento.

Teresa, señala que tiene varias técnicas para ir avanzando más rápido pero ninguna de ellas es muy segura. (rie)

“...A veces me meto entremedio de los autos, me subo a la vereda, me bajo, adelanto... ahí voy buscando la oportunidad, ninguna técnica es muy segura pero no tengo ciclo vías camino a mi trabajo a parte de la de Ricardo Lyon, además llevo como 5 años hiendo en bicicleta a esta pega, entonces el camino ya lo conozco, se cómo funciona...”

(08:53)

“... Lo que más me dificulta mi viaje son los autos que se me tiran encima o pasan de refilona, como diciendo ¡Córrete de acá! Y entonces paso susto y además las calles tienen hoyos y hay

que esquivarlos!... igual yo ya llevo más de 7 años en bicicleta entonces estoy como mas patuda , por ejemplo el año pasado decidí bajarme a la calle, antes yo andaba o en ciclovia o en vereda, no andaba en la calle pero el año pasado me tire no más.... Es que encuentro que los peatones tienen razón, las veredas son de ellos.
(10:25)

Teresa a pesar de lo que señala de su viaje, considera que el sector de Providencia y Las Condes no solo ha avanzado en infraestructura, aunque señala que falta mucho, sino también en convivencia vial, indicando que la mayor cantidad de problemas y conflictos los tiene con el sistema de transporte (taxi y micros), tiene la sensación que con los automóviles privados es cada vez menos.

“..El otro día casi choque con un taxi porque llego y abrió la puerta estando estacionado en la calzada...pero igual pienso que mi viaje es mejor en calzada, quizás más peligroso pero es más cómodo y más rápido.. En la vereda con los peatones el viaje es muy lento”
(12:16)

“... Creo que es importante saber moverse en la calle, debes conocer las leyes del tránsito si te mueves por la calle, sobre todo en los cruces donde convergen mucho flujo y en sentidos, el ciclista es muy de la oportunidad , encuentras el momento y te tiras no más!!! Otra cosa por ejemplo es no escuchar música, eso es súper peligroso y casi todos lo hacen.
(15:25)

“... Lo otro que pasa mucho acá es que vas feliz por una ciclovia y de repente!!! Se acaban, es como que te abandonan!! No llegan a nada, Jajaja, eso pasa mucho en providencia...Yo creo que lo que falta acá es que las ciclo vías se unan, por ejemplo hay una ciclovia que es súper buena, la que va por Marín pero no se conecta con nada y casi nadie sabe lo buena que es y obvio que está pensada para evitarte todo el recorrido por Bilbao que ahí si que es peludo andar en bicicleta ... no!!! Cuando hay esa cantidad de transantiago ahí yo no ando, además las calles del transantiago están llenas de hoyos. Entonces Marín es para eso, pero tiene mala conexión con las otras ciclovias”
(15:42)

Al conversar con Teresa se develan conductas de viaje como “el tomar la oportunidad” “llegar y tirarse” “me voy cuncuneando”, “me subo a la vereda y me bajo a la calle dependiendo de la cantidad de gente”, todas acciones que dan cuenta de la falta de una red que de sentido, inicio, termino y por sobre todo seguridad en base a normas viales asociadas a la movilidad en bicicleta.

Finalmente se conversa con Teresa el tema de su movilidad cotidiana en bicicleta y su condición de género, ella reflexiona un par de minutos y luego señala que no tiene la sensación que su condición de mujer afecte en su movilidad. Se focaliza la pregunta en cuanto a ropa, viaje de noche, menos respeto en los cruces, necesidad de otras variables y Teresa sostiene la idea que su condición de mujer no afecta su movilidad.

*“...Mira la verdad que la diferencia de genero parece que no la he vivido, me manejo bien en la bicicleta, me pongo patas debajo del vestido, ando de noche sin problema , en general acá en providencia y las condes las calles son iluminadas... No la verdad que parece que no”
(20:36)*

7.4.3.3 ENTREVISTA 3: Andrés Karamarencó

b) Síntesis de Entrevista

Entrevista	
Fecha /tiempo	11/11/2017 – 14:00hrs.
Lugar de Entrevista	Feria Drugstore
Entrevistado	Andrés Kramarencó
Edad	33 años
Tiempo de Viaje	5 hrs
Distancia Recorrida	17.1 Km
Trabajo	Vendedor de Pan, independiente.
Residente	Providencia
Grupo Familiar	Reside con su señora e hijo
Cargo /Profesión	-
Modo de Contacto	La tesista se contacta con Andrés en feria Drugstore. Ella compra su pan semanalmente.

Tabla 20: Ficha Síntesis

Fuente: Elaboración Propia

(AK): Andrés Kramarencó

(MRS): Maria Renée Salas

Andrés, vive en el sector norte de la comuna de Ñuñoa, área residencial. Vive con su señora y su hija de 5 años. Andrés cocina y vende pan, trabaja en su casa y distribuye su pan 3 días a la semana, lunes, miércoles y viernes, a distintos restaurant de las comunas de Providencia, Las Condes y Ñuñoa, los sábados trabaja en la feria Drugstore vendiendo pan entre las 9:00 am hasta las 18:00.

A pesar que Andrés es independiente, tiene un horario y recorrido por motivo de trabajo estable en la semana para la distribución comercial de su producto, recorrido que hace en bicicleta entre las 9:00 y 14:00

“...Yo hago todo en bicicleta, reparto pan, voy a dejar a mi hija al jardín, voy a la vega, hago todo en bicicleta, mi bicicleta es grande eso sí, tiene los canastos para repartir el pan pero me muevo igual por todos lados, mi señora también se mueve en bici...”
(00:41)

“... A pesar que tengo recorridos flexibles, tengo uno que es el más dominante, que debo hacer para ir a repartir pan a los restaurant, salgo de mi casa a las 9:00am, calle los Jardines 687, dirección norte. Luego subo por Irrazaval hasta Juan Moya, sigo por Juan Moya hasta Diego de Almagro, luego hasta Elicer Parada, Bilbao, luego por la calle del costado del jumbo (Juana de Austria) hasta Isabel la Católica, sigo por ahí hasta José de Moraleda, hasta Sebastián el Cano, luego hasta San Pascual, Apoquindo, Américo Vespucio hasta Espoz, doblo en Luis carrera hasta Candelaria Goyenechea, bajo por ahí hasta Vitacura, Andrés Bello, Manuel Montt, Providencia, Román Díaz, Valenzuela Castillo, Miguel Claro, Santa Isabel, Diagonal Oriente

Augusto Villanueva, los jardines. A veces los viernes, nos apoya una empresa con el reparto, una empresa que también reparte en bicicleta, se lleva "bicimensajería" y bueno además los miércoles voy a la vega en bicicleta..."
(01:50)

"... Yo me muevo en bicicleta desde los 13 años, ósea hace como 20 años, iba al colegio en bicicleta..."
(02:56)

MRS: Como convives con el resto de los modos en la ciudad, vehículos, peatones, micros?

AK: Mira la verdad que los peatones es un mundo aparte para mí, yo circulo por la calle, y como buen vehículo, circulo por la calzada, imposible subirme a la vereda con mi bicicleta, en general no tengo problema salvo el transporte público, micros o taxi que son pesados y me tiran la micro o el auto encima pero fuera de eso.

MRS: ¿Oye y nunca usas las ciclo vías?

AK: mmm a veces, depende, cuando hay ciclo vías que puedo usar las uso, por ejemplo la de Lyon la uso, pero otras como la Doble Almeyda en la que ni siquiera puedo doblar con la bicicleta, no las uso!!!! En realidad hay ciclo vías que no sirven para ninguna bicicleta y para la mía menos. Por ejemplo hay ciclo vías que van contra el tránsito ¡!! Eso es una de las peores cosas creo yo y bueno lo otro, es que los anchos de las ciclo vías no permiten adelantar. Las curvas cerradas, con árboles encima de la ciclovia!!! No!!! Hay algunas que en definitiva no sirven.

Andrés refuerza varias veces la idea que su principal problema al moverse en bicicleta está asociado a la convivencia vial con el automóvil (en particular los taxis y micros) que pareciera ser, se consideran "los dueños" de la calle. Andrés ha tenido dos accidentes con automóviles debido a la agresividad del automóvil sobre la bicicleta.

En una segunda instancia señala, que también son los ciclistas los que deben aprender a moverse por la ciudad de manera adecuada, como un medio de transporte, respetar las normas del tránsito, comprender que la bicicleta es un medio de transporte y como tal debe moverse por la calzada, usar elementos de seguridad (casco y luces).

En cuanto a las estrategias de viaje de Andrés, asociadas a facilitar o hacer más amable su movilidad, señala que trata de buscar calles menos transitadas, a veces Andrés opta por rutas más largas pero más seguras y tranquilas, intenta evitar el Transantiago pero no porque no pueda moverse en las mismas calzadas que estas, sino porque los micros no respetan y por tanto se torna peligroso. También señala preferencia por las calles con sombra (árboles) indicando que pareciera ser que son trayectos de mayor tranquilidad, agrado y silencio.

Yo creo que todos debiésemos aprender a compartir la calle, porque al final las ciclo vías también generan un problema de tránsito, sobre todo en los cruces, quizás podría haber una parte de calles reservadas para bicicletas pero no tan separadas y que esa separación permita el viraje de los otros automóviles, al final nosotros los ciclistas debiésemos comportarnos como

un automóvil más, Sabes? En la calle aparece como somos culturalmente, la ley del más fuerte...”
(04:41)

“... las bicicletas no debiesen andar por las veredas, una vez paso un ciclista como a 40 km por hora por fuera de mi casa y yo alcance a agarrar a mi hija que iba cruzando el portón!!!! Porque si no la agarro la atropella!! Algunos ciclistas pasan rajados pegados a todos los accesos de las casas y en sectores como Providencia y Ñuñoa hay muchas calles residenciales. Hay que diferenciar entre ciclista y personas que andan en bicicleta jajaja. Es verdad!!!
(8:31)

Ante la pregunta ¿Qué es lo que te resulta importante de abordar en la ciudad para que mejore la calidad o experiencia de viaje en bicicleta como modo de transporte?

“... (Piensa) Creo que debiese haber calzada asignada para ciclistas pero no separada por infraestructura, no por ciclo vías , un espacio de la calzada en que los ciclistas se sintieran seguros pero con posibilidad de compartir, creo también que la ley del tránsito se debiese modificar pero no solo pensando en los autos sino en todos. Yo creo que las ciclo vías segmentan mucho y como tenemos mucho auto en la ciudad, ponen una ciclovía como la de Lyon y el taco de autos que hay hoy en esa calle es horrible!!!...”