



**UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO Y EL INCENTIVO DE LA
BICICLETA**

**SEMINARIO DE TÍTULO PARA OPTAR AL TÍTULO DE
ADMINISTRADOR PÚBLICO Y AL GRADO DE LICENCIADO EN
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

ESTUDIANTE

MAX IGNACIO HERNÁNDEZ CRUZ

PROFESOR GUÍA

JOSÉ OSVALDO ECHIBURÚ BELLETTI

SANTIAGO, DICIEMBRE 2014

ÍNDICE

RESUMEN	4
ABSTRACT	4
INTRODUCCIÓN	5
MARCO TEÓRICO.....	7
1. Antecedentes de la Investigación.	7
1.1. Beneficios Personales.	8
1.2. Beneficios Sociales.....	9
1.2.1. Conservación del Medio Ambiente.	9
1.2.2. Utilización del espacio de manera eficiente.	9
1.2.3. Medio de transporte equitativo y de cohesión social.....	9
1.2.4. Medio de Transporte más eficaz.....	10
2. Marco Institucional.....	10
2.1. Ministerio de Obras Públicas.	10
2.2. Ministerio de Vivienda y Urbanismo.....	11
2.3. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.	11
2.4. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET.	12
2.5. Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte, SECTRA.	12
2.6. Intendencia.....	12
2.7. Municipalidad.....	13
2.7.1. Ilustre Municipalidad de Santiago	13
2.7.2. Organigrama Institucional.....	14
2.8. Club Deportivo Ciclorecreovía.	14
2.9. Movimiento Furiosos Ciclistas.	15
3. Marco Normativo.	16
3.1. Normativas Relacionadas con la Circulación de Bicicletas.	16
3.1.1. Ley De Tránsito 18.290	16
3.1.2. Decreto 116, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones	18

3.1.3.	Decreto Supremo 22/2006, Del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes.....	20
3.1.4.	Manual de Señalización de Tránsito, Capítulo VI, “Facilidades explícitas para Peatones y Ciclistas”	21
3.2.	Normativas Relacionadas con la Infraestructura Vial para Bicicletas.	22
3.2.1.	Manual de Carreteras, Volumen N° 6, Seguridad Vial.	22
3.2.2.	Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC)	23
3.2.3.	Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana (REDEVU).....	24
3.3.	Presupuesto Municipal.	26
3.3.1.	Ley 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.	26
3.3.2.	Presupuesto Municipal.	27
4.	Contexto Demográfico y Geográfico.	29
	METODOLOGÍA.....	31
1.	Objetivo General.....	31
2.	Objetivos Específicos:	31
3.	Metodología de la Investigación.....	31
4.	Recopilación de datos.	32
5.	Definición:.....	32
6.	Estructura de la Entrevista.....	32
1.1.	Antecedentes Previos.....	34
1.2.	Relación entre los Actores.	37
1.3.	Infraestructura	39
1.4.	Presupuesto Municipal	41
	CONCLUSION	42
	BIBLIOGRAFIA	44
	ANEXOS	47
	Anexo I - Organigrama.....	47
	Anexo II - Estructura de la Entrevista.....	53
	Anexo III – Plano de la Ilustre Municipalidad de Santiago.....	54
	Anexo IV – Entrevistas.....	55

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo definir el rol que cumple la Ilustre Municipalidad de Santiago frente al incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte. Se abordará de manera específica el marco institucional y normativo junto al contexto Demográfico y Geográfico en el que esta investigación se desenvuelve.

Se describirán las medidas vigentes que existen en la Ilustre Municipalidad de Santiago en relación al uso adecuado de la bicicleta, identificar los recursos presupuestarios y humanos que se destinan para implementar el uso de la bicicleta y por último se definirán a los actores públicos y privados involucrados en el movimiento social de la bicicleta, quienes a su vez formaron parte relevante en la recopilación de datos de esta investigación, ya que, se les aplicó una entrevista personalizada en donde se profundizó acerca de los beneficios, las dificultades, los facilitadores y el vacío informativo con respecto a este movimiento que año a año aumenta.

ABSTRACT

The following research main goal is to define which role the "ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO" plays in the matter of encouraging people to use the bicycle as a transport. Specifically the institutional and normative setting along with the demographic and geographic parts regarding this investigation.

The existent measures in the Ilustre municipalidad de Santiago will be described regarding the appropriate use of the bicycle, identify the budget and human resources which are allocated for use of the bicycle and lastly will be defined the public and private participants involved in the social movement that riding a bicycle is, these people will be relevant in the database in this research, they will be put under a personal poll in which will be seen the benefits, difficulties, facilitators and the informative void regarding the bike movement, which each year gains more participants.

INTRODUCCIÓN

La bicicleta, en países desarrollados ha tomado una relevante posición como una de las alternativas más elegidas a la hora de hablar de medios de transporte, en Holanda uno de los principales países donde la utilización de este medio alcanza cifras de hasta un 26% de la población utilizando la bicicleta¹, siendo el segundo país con la mayor densidad de bicicletas de todo el mundo, contando con alrededor de 20 mil kilómetros de ciclovías y siendo catalogado como uno de los países con la mejor calidad de vida en el mundo, cifras que llaman la atención y que llevan a cuestionarse como este factor podría ser relevante al momento de analizar los estándares de calidad de vida.

En Chile, el uso de la bicicleta como medio de transporte está en crecimiento, a medida que pasan los años, cada vez más personas optan por la bicicleta al momento de trasladarse de un punto a otro dentro de las ciudades, a diferencia de zonas rurales donde este es utilizado con mayor frecuencia.

En el año 2006 con el estudio “Plan de Seguimiento del Programa de Fomento al Uso de la Bicicleta en las Comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa” realizado por la Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA), se observó que el uso de la bicicleta con propósitos recreacionales y deportivos crecía a tasas del 20% anual en sectores de la ciudad de Santiago. Al mismo tiempo, el uso de la bicicleta con propósitos de trabajo y estudios, es decir, como medio de transporte efectivo se posicionó con más fuerza.²

La encuesta “Origen Destino” la cual mide la forma en que se transportan las personas en el Gran Santiago del año 2006, ejecutada por la Secretaría de Planificación de Transporte determinó que en el Gran Santiago el 3% de los viajes totales diarios se realizaban en bicicleta, lo que equivale a alrededor de 500.000 viajes al día, de los cuales un tercio correspondían a viajes efectivos, con propósitos de trabajo y estudio.

En la actualidad, la Subsecretaría de Transportes estima que el número de viajes en bicicleta crece a tasas promedio de un 10% anual, y en algunas zonas de Santiago hasta

¹ Estudio sobre movilidad en los Países Bajos (Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007, AVV)

² Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (Diciembre, 2013). “Análisis Normativo de la Bicicleta”, Recuperado el día 28 de noviembre 2014, de http://www.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2014/08/1407874871_estudio_an__lisis_normativo_de_la_bicicleta_mtt_.pdf

más de un 20%. Al considerar estas tasas de crecimiento, es posible deducir que el comportamiento obtenido desde el año 2006 a la fecha ha crecido considerablemente, alcanzando magnitudes cercanas a los 850.000 viajes diarios, si estas tasas de crecimiento se mantuvieran constantes, podrían alcanzar hasta el millón de viajes diarios para el año 2015, representando un aumento de un 100% de viajes en bicicleta respecto del año 2006.³

Esta tesina pretende resolver la interrogante con respecto a si el uso de la bicicleta es incentivado como medio de transporte por parte de la Ilustre Municipalidad de Santiago de Chile. De esta manera se describen las acciones que dicho municipio realiza para el impulsar el uso de la bicicleta. La recopilación de la información se realizó por medio de entrevistas efectuadas a expertos en el tema y en el cómo son percibidas estas iniciativas desde diversos enfoques sociales, rescatando de forma neutral cuales son los puntos críticos detectados por cada experto. Al ser este un estudio exploratorio, se buscará identificar las acciones que la Ilustre municipalidad de Santiago genera en el uso de la bicicleta.

Determinando finalmente cuales son las acciones que lleva a cabo la Ilustre Municipalidad de Santiago actualmente entorno a este tema, identificando los actores públicos y privados que participan en las distintas iniciativas para impulsar el uso de la bicicleta, como estas se gestionan y que efecto produce la realización de las mismas.

³ Idem.

MARCO TEÓRICO

El Marco Teórico fue dividido en cuatro segmentos; Antecedentes de la Investigación, Marco Institucional, Marco Normativo y Contexto Demográfico y Geográfico.

1. Antecedentes de la Investigación.

Como se señaló anteriormente describiremos cual es el rol de la Ilustre Municipalidad de Santiago con respecto al tema del incentivo del uso de la bicicleta, pero ¿Porque la Ilustre Municipalidad de Santiago debe fomentar el uso de este medio de transporte?

La bicicleta, como medio de transporte posee características que permiten cambiar el estilo de vida del ser humano y de la sociedad. Su uso genera beneficios en corto y mediano plazo a la salud de las personas y al medio ambiente, junto con esto contribuye a vivir en una ciudad con menos congestión vehicular y contaminación. El uso de la bicicleta, a diferencia de otros deportes, es universal por varios aspectos: puede realizarse por hombres y mujeres, no requiere de una gran inversión, no necesita un entrenamiento previo y por lo demás es inclusiva, ya que, se puede practicar a cualquier edad.⁴

La bicicleta como “herramienta de transformación Social”, es un elemento indispensable para el desarrollo de una mejor ciudad, ya que si bien se trata de un vehículo individual, su uso en el contexto de una ciudad, en la que un ciclista, peatón o automovilista cuentan democráticamente como un medio de transporte, la bicicleta por si sola trae una serie de beneficios sociales y ambientales que van mucho más allá de quien la utiliza.⁵ De esta manera se enunciarán los múltiples beneficios que la bicicleta puede entregar a su usuario y a la ciudad:

⁴ Santelices, Andres. “EDUCLETA”, *Proyecto que fomenta la sensibilización y valorización del uso de la bicicleta con utilización activa de medios de comunicación dirigido a profesores de educación física de NB3 y NB4 de colegios municipales de la Región Metropolitana*. Tesis (Magister en Comunicación Social), Santiago, Chile. Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Comunicaciones, 2012, 12p.

⁵ “#muevetestgo, “Muévete Santiago (2014). Propuesta de los Ciclistas Urbanos Metropolitanos para un nuevo paradigma de Movilidad y una Nueva Cultura Urbana”. Disponible en: <http://pedaleable.org/wp-content/uploads/2013/10/131016-mueveteStgo-Documento.pdf> (consultado el 20-11-2014)

1.1. Beneficios Personales.

Según el Consejo Europeo de Información sobre la Alimentación (EUFIC) los beneficios de usar diariamente la bicicleta son principalmente:

- a. Mejora la tonificación muscular: el uso prolongado de bicicleta en distancias largas genera fisiológicamente un aumento en el volumen muscular. Al utilizar la bicicleta por periodos cortos, pero de gran intensidad, favorece la potencia del músculo. Este ejercicio fomenta el desarrollo de fibras más largas y gruesas, lo que evita lesiones por esfuerzos repentinos.
- b. Disminuye la presión arterial: las fibras musculares del corazón se hacen más gruesas y las contracciones más potentes, para así poder bombear mayor cantidad de sangre. Si el esfuerzo es prolongado hace que la tensión arterial se estabilice. Cuando un ciclista esta en reposo, tiene menor presión arterial que una persona sedentaria.
- c. Aumenta la capacidad pulmonar: una persona en reposo consume 9 litros de oxígeno por minuto; un ciclista a diferencia consume 80 litros por minuto. De esta forma, cuando el ciclista esté en reposo consume menos oxígeno que una persona sedentaria, esto debido al aumento en su capacidad pulmonar.
- d. Mejora la circulación sanguínea: el movimiento rítmico de las piernas hace que los músculos necesiten más oxígeno, mejorando la circulación sanguínea.
- e. Equilibra nuestro peso: con el ejercicio eliminamos grasa y con el sudor toxinas. Con un ritmo ligeramente superior al de un paseo en bicicleta, se logran efectos relevantes con respecto a la pérdida de grasa corporal.
- f. Refuerza las articulaciones: al ser un ejercicio constante, las articulaciones se mantienen flexibles y se reduce el riesgo de padecer lesiones y/o dolores articulares.
- g. Aumenta el calcio de los huesos: hacer ejercicio aumenta el depósito del mineral y la absorción de este por parte de los huesos, gracias al aumento de la circulación sanguínea, logra disminuir el peligro de padecer osteoporosis.

1.2. Beneficios Sociales.

1.2.1. Conservación del Medio Ambiente.

La Bicicleta como medio de transporte no motorizado, de mecánica sencilla que se mueve por medio de pedales utilizando como única fuente, la energía humana, no produce ningún agente contaminante hacia el medio ambiente, no genera ruidos molestos para la comunidad, siendo uno de los medios de transporte más amigables con el medio ambiente.

1.2.2. Utilización del espacio de manera eficiente.

El espacio de circulación que es necesario para un ciclista, es cuantiosamente menor a la de un automóvil o bus del transporte público, considerando que hoy en día en áreas urbanas congestionadas el espacio es un recurso valioso, la bicicleta destaca como una excelente alternativa para reducir dicha congestión.

Un automóvil promedio necesita una zona de estacionamiento de 2,5 x 5 metros, lo que hacen 12,5 m², por el contrario una bicicleta únicamente necesita un espacio de 1,5 m² en promedio.⁶

1.2.3. Medio de transporte equitativo y de cohesión social

Todos podemos optar a la utilización de una bicicleta como medio de transporte, no así, al uso de un vehículo privado, ya que, su costo es considerablemente más alto y su mantención mensual muy elevada. Es en este punto donde la bicicleta se posiciona como un transporte más equitativo y socialmente accesible. Además existen iniciativas sociales, en donde no es necesario ni siquiera considerar el gasto inicial de la adquisición de este medio, como lo es en Santiago el trabajo conjunto del Gobierno Regional de la Región Metropolitana, con apoyo privado del banco "ITAU" que se está impulsando un formato de

⁶ Comisión Europea, DG Medio Ambiente (2002). *"En bici, hacia ciudades sin malos humos"*. Disponible en: http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_es.pdf (consultado el 25-11-2014)

bicicletas públicas que hace aún más inclusivo el uso de la bicicleta, iniciativa que permite el uso de la bicicleta como medio transporte sin necesariamente ser dueño de una pudiendo usarla a bajos precios en algunas comunas de la capital, iniciativa que no es novedosa, ya que desde el año 2010 como iniciativa propia, la comuna de Providencia, fue pionera en la creación de un sistema de bicicletas públicas, el cual, a la fecha se ha visto absorbido por el nuevo sistema anteriormente mencionado.

1.2.4. Medio de Transporte más eficaz

En el año 2006, SECTRA concluyó que los viajes diarios de traslado por trabajo o estudio, tienen una distancia puerta a puerta promedio de 7 km, si estos viajes se realizaran en bicicleta podrían efectuarse de manera más eficaz y rápida que en cualquier otro medio de transporte. De esta misma manera, *según la “VII Medición Eficiencia Medios de Transporte Urbanos, 2014”, la bicicleta es el mejor medio de transporte en términos de tiempos y fiabilidad.* Esta afirmación es respaldada por un resultado de 24 minutos en promedio durante siete años de estudio que se ha llevado a cabo esta medición, realizada en hora punta de la mañana, desde distintos puntos de la capital, siendo la Unidad Operativa de Control de Tránsito, en la Comuna Providencia, como indicador del fin de estos recorridos.

2. Marco Institucional

Se identificará a las instituciones públicas más relevantes para la planificación, desarrollo e implementación de proyectos, creación de normativas, programas de uso y fomento de la bicicleta, recomendaciones de infraestructura, entre otras, tanto como para la Ilustre Municipalidad de Santiago, como a nivel nacional.

2.1. Ministerio de Obras Públicas.

Tiene como misión planificar, proyectar, y construir obras de infraestructura pública, así como la conservación, explotación y administración de las mismas⁷. En su organización, la Subsecretaría de Obras Públicas tiene la misión de proveer apoyo a la gestión del Ministerio de Obras Públicas, encargándose de su administración interna y prestando

⁷ Ministerio de Obras Públicas (2014). “Valores, Misión y Visión”, Disponible en: <http://www.mop.cl/acercadelmop/Paginas/ValoresMisionyVision.aspx> (Consultado el 09-07-2014)

servicios a las distintas direcciones que lo constituyen, dentro de las que se destacan Concesiones y la Dirección de Vialidad.⁸

2.2. Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Tiene por misión contribuir a mejorar la calidad de vida de los chilenos, trabajando para satisfacer sus necesidades habitacionales y hacer de las ciudades lugares apropiados donde vivir y desarrollarse.⁹ Su labor también contempla aportar a la construcción de una ciudad solidaria y equitativa, capaz de acoger a todos quienes la habitan.¹⁰ Posee el apoyo directo de la Subsecretaría de Vivienda y Urbanismo la que, además del Subsecretario y su Gabinete, cuenta con un conjunto de Divisiones, donde se destaca la División de Desarrollo Urbano. Es en ella donde se da la discusión de las políticas y planes de desarrollo urbano, equipamiento comunitario, pavimentación y vialidad urbana. Además, dentro del Ministerio, y como organismos regionales, se encuentran los SERVIU, cuya función es materializar las políticas de vivienda y urbanismo, mediante una eficiente ejecución, fiscalización y evaluación de sus programas.¹¹

2.3. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Dentro de sus funciones está proponer las políticas nacionales en materias de transporte y telecomunicaciones, de acuerdo con las directrices del gobierno y ejercer la dirección y control de su puesta en práctica. Así como coordinar y promover el desarrollo de estas actividades controlando el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas pertinentes. Está compuesto por la Junta de Aeronáutica Civil, la Subsecretaría de Telecomunicaciones y la Subsecretaría de Transporte. Es esta última, la encargada de generar políticas, condiciones y normas para que se desarrolle el transporte en forma eficiente, segura y menos contaminante.¹²

⁸ Idem.

⁹ Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2014). "Misión Ministerial". Disponible en: http://www.minvu.cl/opensite_20061113164619.aspx (Consultado el 09-07-2014)

¹⁰ Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2014). "Objetivos Estratégicos". Disponible en: http://www.minvu.cl/opensite_20070212172123.aspx (consultado el 09-07-2014)

¹¹ Idem.

¹² "Subsecretaria de Transporte (2013), "Conectando Chile", Visión Estratégica del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Recuperado el 10 de julio de 2014 en: <http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2013/12/CONECTANDO-CHILE-MTT.pdf>

2.4. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET.

Es un organismo interministerial, a cargo de liderar las políticas de Seguridad Vial en Chile, está conformado por un Comité de Ministros que define las metas y políticas de acción de largo plazo y una Secretaría Ejecutiva permanente que propone y ejecuta el Plan de Acción. Sus objetivos son mantener controlados los factores de riesgo de accidentes de tránsito en el país, así como de transmitir a los usuarios del sistema de transporte una conducta ética de seguridad.¹³

2.5. Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte, SECTRA.

Es un organismo técnico, especializado, responsable del proceso de planificación del sistema de transporte urbano de las ciudades del país, asesorando a las autoridades nacionales y regionales en la decisión y gestión de la inversión de los proyectos e iniciativas que dicho proceso genera. SECTRA corresponde al “Programa de Vialidad y Transporte Urbano”, dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes.¹⁴

2.6. Intendencia.

Es un organismo dependiente del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, dirigida por, El intendente quien es la máxima autoridad política de la región y representa al Presidente de la República en el territorio de su jurisdicción. Le competen diversas actividades relacionadas con el buen funcionamiento de la región, como, por ejemplo: la mantención del orden público, el transporte y los planes de descontaminación, entre otras materias. Además preside el Consejo Regional y la Comisión Regional del Medio Ambiente.¹⁵

¹³ “Subsecretaría de Transporte (2013), “Conectando Chile”, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito/CONASET. Recuperado el 10 de julio de 2014 en: <http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/02/conaset.pdf>

¹⁴ Secretaría de Planificación de Transporte (2014). “Qué es SECTRA”. Disponible en: http://www.sectra.gob.cl/que_es_sectra/que_es_sectra.html (consultado el 10-07-2014)

¹⁵ “Intendencia, Región Metropolitana” (2014). “Quiénes Somos”. Disponible en: http://www.intendenciametropolitana.gov.cl/quienes_somos.html (consultado el 10-07-2014)

2.7. Municipalidad.

La ley Orgánica Constitucional de Municipalidades define que: *“Las municipalidades son corporaciones autónomas de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya finalidad es satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural de las respectivas comunas.”*¹⁶

2.7.1. Ilustre Municipalidad de Santiago

La Ilustre Municipalidad de Santiago forma parte de la provincia de su mismo nombre, se ubica estratégicamente en el centro del área Metropolitana, limita por el norte con las comunas de Renca, Independencia y Recoleta; por el poniente con las Comunas de Quinta Normal y Estación Central; por el sur con las Comunas de Pedro Aguirre Cerda, San Miguel y San Joaquín; y por el oriente con las Comunas de Ñuñoa y Providencia. Está compuesta por 20 barrios, es la principal comuna de Chile, y en su territorio tienen presencia los poderes administrativos políticos, culturales y de transporte del Estado.

La I. Municipalidad de Santiago está administrada por la Alcaldesa Carolina Tohá Morales y el Consejo Municipal.

El área encargada de desarrollar proyectos relacionados con infraestructura Ciclovial, es la Dirección de Tránsito y Transporte Público, específicamente el departamento de ingeniería, el cual cuenta con un equipo de 3 o 4 personas¹⁷, que dentro de sus funciones está trabajar en la generación de nuevos proyectos para bicicletas, dentro del marco que el presupuesto municipal lo permita.

¹⁶ Ley N° 18.695, “Orgánica Constitucional de Municipalidades”. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile. 26 de julio de 2006. Recuperado el 23 de agosto de 2014 en <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=251693>

¹⁷ Olivares, Miguel (Entrevista personal, julio 07, 2014). Jefe de Departamento de Ingeniería, Ilustre Municipalidad de Santiago.

2.7.2. Organigrama Institucional¹⁸

La Ley Orgánica Constitucional Municipal regula la organización interna de la Municipalidad, además define las funciones generales y específicas que poseen las unidades de la organización. Está conformada por la Alcaldesa y el Concejo Municipal, que cumplen las obligaciones y atribuciones que señala la Ley.

Las direcciones que conforman el Municipio son: Secretaría Municipal, Secretaría Comunal de Planificación, Dirección de Asesoría Jurídica, Dirección de Control, Dirección de Desarrollo Comunitario, Dirección de Obras Municipales, Dirección de Aseo, Ornato y Medioambiente, Dirección de Tránsito y Transporte Público, Dirección de Administración y Finanzas, Dirección de Operaciones, Dirección de Seguridad e Información, Dirección de Comunicaciones, Dirección de Fiscalización, Dirección de Salud y Dirección de Educación. (ANEXO I)

Además, la Ilustre Municipalidad de Santiago cuenta con el cargo de Administradora Municipal quien es la colaboradora directa de la Alcaldesa en las tareas de coordinación y gestión permanente del Municipio y ejerce las atribuciones que señala el Reglamento de Estructura, Funciones y Coordinación Interna, N° 476 de 2013 y las que le delegó la Alcaldesa, a través del Reglamento sobre Delegación de Atribuciones y Asignación de Funciones Alcaldiceas N° 339 de 2008.

2.8. Club Deportivo Ciclorecreovía.

Evento dominical desarrollado en Santiago y Concepción por la consultora medio ambiental Geomás, impulsado desde el año 2007 en Santiago y 2009 en Concepción, se constituye como la instancia de recreación y actividad física más importante de la ciudad.

Si bien este proyecto en un comienzo no fue bien recibido, ya que los municipios no presentaba recursos suficientes para financiar de forma efectiva este programa, fue Geomás, la consultora ambiental que consiguió los recursos necesarios con empresas privadas y licitaciones del Ministerio del Deporte para comenzar este proyecto, el

¹⁸Ilustre Municipalidad de Santiago de Chile, (2013). Recuperado el 03 de diciembre, en <http://transparencia.munistgo.cl/web2/file/tei/PERSONAL/organigrama%20nuevo%202013/ORGANIGRAMA%20MUNICIPAL%202014%20.pdf>

municipio sólo tuvo que prestar su voluntad para cerrar ciertas calles dentro de su jurisdicción municipal, en este primer caso fue la Municipalidad de la Reina la pionera en acceder, así fue como se desarrolló este proyecto, llegando a la Municipalidad de Santiago en los siguientes años.

La Ciclorecreovía constituye kilómetros de calles, que son clausurados al tráfico vehicular para el uso recreativo y encuentro ciudadano, es aquí donde se posiciona la colaboración de la Municipalidad al entregar todas las facilidades para permitir el cierre de las calles, en conjunto con Carabineros de Chile, los que entregan la información sobre desvíos de tránsito los días domingos que es cuando, exclusivamente, se desarrolla esta actividad.

2.9. Movimiento Furiosos Ciclistas.

Es una organización de la Sociedad Civil vinculada al uso de la bicicleta en Chile, tiene aproximadamente 20 años de existencia, siendo una de las asociaciones más antiguas entorno a la bicicleta. Su misión es: *“difundir, promover y consolidar el uso de la bicicleta, generando desde y para la ciudadanía, políticas y acciones de mejora e inclusión de la bicicleta y su infraestructura”*. Este objetivo es consolidado a través de diversas actividades, una de las más destacadas y populares, “La Cicletada Masiva del Primer Martes”, realizada mensualmente, en donde se invita a los ciclistas a formar parte de una toma de las calles en la ciudad, sobre la bicicleta a modo de protesta, para manifestar, tanto al automovilista como a la Sociedad que los ciclistas son un sujeto portador de derechos, por ende, pueden y deben usar la calle en condiciones equitativas. Además realizan talleres de auto reparo en ferias y eventos masivos, son creadores de una página Web donde entregan diversos consejos sobre el uso de la bicicleta de manera segura y responsable, links de información y noticias nacionales e internacionales relacionadas con la bicicleta, entre otras.

3. Marco Normativo.

Se describirá la normativa chilena vigente dentro del territorio nacional, definiendo las principales normativas que regulan el uso de la bicicleta y determinan el marco regulatorio de esta, se especificarán los manuales y recomendaciones que determinan la señalética, los conceptos y la circulación de la bicicleta de sus usuarios en el transporte urbano.

3.1. Normativas Relacionadas con la Circulación de Bicicletas.

3.1.1. Ley De Tránsito 18.290

La Ley de Tránsito, N° 18.290, fue promulgada el año 1984 y consta de 20 títulos y 224 artículos, de los cuales en sólo 10 artículos se hace referencia directa a las bicicletas, en donde no se define de manera específica el significado de esta. Sin embargo podemos vincular el concepto entregado en el artículo 2° en donde se define vehículo como: *“medio con el cual, sobre el cual o por el cual toda persona u objeto puede ser transportado por una vía”*¹⁹. Definición que pertenece a los vehículos motorizados, vehículos a tracción humana y a tracción animal, estando incluida la bicicleta dentro de este concepto.

Lo anterior se traduce en una falta de especificidad en torno al tema de la circulación de los ciclistas por la ciudad, ya que, en distintos artículos es nombrado el término genérico “vehículo” y el texto no es aplicable a las bicicletas, en otras palabras se hace una alusión incorrecta a la bicicleta, sin existir normas para su uso.

El año 2007 se realizaron modificaciones a la Ley N° 18.290, en donde se establecieron términos explícitos para las bicicletas, entre los que se pueden mencionar los siguientes:

¹⁹ Ley N° 18.290, “Ley de Tránsito”. Art. 2. Diario Oficial de la Republica de Chile, Santiago, Chile. 07 de junio de 1984.

- En el artículo 2 define el término “*ciclovía o ciclopista: como un espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos*”.²⁰
- Artículo 72, en el contexto de seguridad, “*se señala que las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes permanentes a cualquier hora del día.*”²¹
- Artículo 79, señala que “*las motocicletas, motonetas, bicimotos, triciclos y bicicletas no podrán usarse para llevar mayor número de personas que aquél para el cual fueron diseñados y equipados. El acompañante deberá ir sentado a horcajadas.*”²²
- Artículo 80, determina que: “*el uso del casco protector, en el caso de las bicicletas, será exigible sólo en las zonas urbanas.*”²³
- Artículo 105, “*los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas de distinguirán por tener dibujado sobre la lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:*
 - a) *La luz verde indica que los peatones o los ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no demarcado.*
 - b) *La luz roja indica que los peatones no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.*
 - c) *La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por concluir y se va a encender la luz roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada, terminar de atravesarla.*”²⁴
- Artículo 129, “*Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas.*”²⁵
- Artículo 130, “*Las personas que conduzcan bicicletas, no podrán transitar en grupos de más de dos en fondo, excepto en las vías destinadas al uso exclusivo de estos vehículos.*”²⁶

²⁰ Ley N° 18.290, “Ley de Tránsito”. Art. N°2. Diario Oficial de la Republica de Chile, Santiago, Chile. 07 de junio de 1984..

²¹ Idem, Art. N°72.

²² Idem, Art. N°79.

²³ Idem. Art. N°80.

²⁴ Idem. Art. N°105.

²⁵ Idem. Art. N°129.

²⁶ Idem. Art.N°130.

- Artículo 131, “se prohíbe a los conductores de bicicletas, tomarse de otros vehículos que se encuentren en movimiento en las vías públicas. Durante la noche y cuando las condiciones de visibilidad lo hagan necesario, estos vehículos deberán transitar unos en pos de otros, lo que harán, en todo caso en los túneles, puentes y pasos bajo o sobre nivel.”²⁷
- Artículo 132, “se establece que ningún conductor de bicicletas podrá transportar carga que le impida mantener ambas manos sobre el manubrio y el debido control del vehículo o su necesaria estabilidad.”²⁸
- Artículo 138, “tratándose de bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente.”²⁹
- Artículo 181, “si el infractor a las normas de la Ley fuere peatón, pasajero o ciclista, sólo se le extenderá la correspondiente citación al Juzgado respectivo, fijándole día y hora para la comparecencia. En estos casos se presumirá la responsabilidad del infractor si no concurriere personal o debidamente representado a la audiencia para la cual fue citado.”³⁰
- Artículo 201, “se definen infracciones; son infracciones menos grave: Conducir bicicletas, o similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad.”³¹

3.1.2. Decreto 116, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

El Decreto 116 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones fue promulgado el año 1988, titulado: “Establece normas para uso de la bicicleta como medio de transporte”, este consta de 6 artículos, los cuales tienen relación directa con el uso y tránsito de la bicicleta; estipula las medidas básicas que deben tener los ciclistas y bicicletas para su circulación en la ciudad.

Artículo 1º.- “Toda persona que conduzca una bicicleta por la vía pública estará sujeta a las disposiciones generales de la Ley de Tránsito y a las normas aplicables a los

²⁷ Idem. Art. N°131

²⁸ Idem. Art N°132

²⁹ Idem. Art. N°138

³⁰ Idem. Art. N°181

³¹ Idem. Art. N°201

conductores de vehículos, excepto a las disposiciones que por su propia y especial naturaleza, no le fueren compatibles.”³²

Artículo 2°.- “Quien conduzca una bicicleta deberá ir sentado a horcajadas en posición hacia adelante y manteniendo ambas manos asidas al manubrio.”³³

Artículo 3°.- “Toda bicicleta que transite por las calzadas de las vías públicas deberá estar provista, a lo menos de un sistema de frenos, ya sea de pie o de mano, que accione sobre la rueda trasera o delantera.”³⁴

Artículo 4°.- “Toda bicicleta deberá estar provista de los siguientes focos y luces:

- a) Parte delantera: un foco que permita proyectar luz frontal y*
- b) Parte trasera: luz roja fija.*

La luz que las bicicletas proyecten hacia adelante será de color blanco o amarillo y la que proyecten hacia atrás, de color rojo.”³⁵

Artículo 5°.- “Toda bicicleta deberá estar equipada con placas plásticas o huinchas reflectantes en los bordes anteriores y posteriores de cada pedal. Asimismo, éstas se ubicarán en las horquillas delantera y trasera o, en forma de arco circular, en los rayos de cada rueda. En todo caso, en la horquilla delantera no podrá colocarse material reflectante de colores rojo o anaranjado.”³⁶

Artículo 6°.- “Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran, los conductores de bicicletas que transiten por una vía pública deberán portar un chaleco, arnés o cinturón de bandolera, reflectante.”³⁷

El insertado decreto si bien hace una descripción acabada de cómo deben circular los ciclista, es una normativa incompleta, pues no contemplan sanciones a no lo observación

³²Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (Agosto, 29,1988). “Decreto Ley N° 116, Establece normas para uso de la bicicleta como medio de transporte”, art. N° 1. Recuperado el 23 de septiembre de 2014, de http://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2013/12/decreto_116_29_AGO_1988ciclistas.pdf

³³ Idem. Art. N° 2.

³⁴ Idem. Art N°3.

³⁵ Idem. Art. N°4.

³⁶ Idem. Art. N°5.

³⁷ Idem. Art. N°6.

de elementos de seguridad, hace referencia a la Ley de Tránsito, que no regula el transporte de los ciclistas, describe la implementación necesaria para la circulación por la ciudad con escasa luz, y si bien es un avance, no resuelve el marco regulatorio necesario para las bicicletas.

3.1.3. Decreto Supremo 22/2006, Del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes.

El Decreto Supremo número 22, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones fue publicado en el Diario Oficial en Mayo de 2006 y dispone de requisitos que deben cumplir los sistemas de frenos, luces, señalizadores, aparatos sonoros, vidrios, dispositivos de emergencia y rueda de repuesto con que deberán contar los vehículos motorizados; fija características a casco para ciclistas y reglamenta uso de teléfono celular en vehículos motorizados.

Consta de 20 artículos, donde 3 de estos se menciona a la bicicleta, cabe destacar que en este decreto, específicamente en el artículo 18°, por primera vez se hace una descripción de cómo debe ser el casco protector que deben utilizar las personas que transitan en este medio.

Artículo 5°: *“Los vehículos según su tipo o clase deberán estar provistos de los siguientes focos y luces exteriores:*

Triciclos y bicicletas:

Parte delantera: un foco que permita proyectar luz frontal.

*Parte Trasera: Luz roja fija.”*³⁸

Artículo 12°: *“Los vehículos deberán estar provistos de un aparato sonoro que sólo podrá emitir sonidos monocordes de intensidad moderada”*³⁹

Artículo 18°: *“El casco protector exigible a los conductores de bicicletas y sus acompañantes que transiten en las zonas urbanas, deberá cubrir al menos la parte*

³⁸ Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (mayo, 20,2006). “Decreto Supremo 22/2006”. Art. N°5. Recuperado el 23 de septiembre de 2014, de http://mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/01/Dec_22.2006.pdf.

³⁹ Idem. Art. N° 12.

superior de la cabeza y permanecer fijo a ella mediante una cinta o correa que lo sujete por debajo de la barbilla, asegurado mediante hebillas, trabas u otro dispositivo similar.”⁴⁰

3.1.4. Manual de Señalización de Tránsito, Capítulo VI, “Facilidades explícitas para Peatones y Ciclistas”.

El propósito fundamental de este documento técnico es lograr mediante el fiel cumplimiento de las normas que contiene, una completa uniformidad de la señalización de tránsito en todo el territorio nacional. Para ello, además de entregar las especificaciones de cada elemento de señalización, ya sean señales verticales u horizontales, semáforos, delineadores, balizas u otros, se consignan los criterios técnicos que permiten conocer cuales, cuando, dónde y cómo éstos deben ser instalados.⁴¹

En el sexto capítulo de este manual, denominado, “Facilidades Explícitas para Peatones y Ciclistas”, uno de sus puntos principales son las “Facilidades para Ciclistas” donde se destaca que es necesario que los sistemas de transporte consideren adecuadamente la operación de bicicletas como un medio más, de manera que su interacción con el resto del tránsito vehicular no constituya un factor de riesgo de accidentes. En efecto, dada la evidente fragilidad de las bicicletas respecto de los vehículos motorizados, el tránsito de estas debe realizarse en vías o sectores de la calzada que les brinden seguridad⁴². En base a lo anterior, se entregan algunos criterios básicos que deben tomarse en cuenta al proveer de infraestructura especial para la circulación de bicicletas, y principalmente, se especifica la señalización que debe instalarse para cautelar la seguridad de tránsito en ella.

Además de lo mencionado anteriormente, este manual entrega definiciones de los tipos de vías que existen:

⁴⁰ Idem. Art. N° 18.

⁴¹ Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Manual de Señalización del Tránsito, “Introducción al Manual de Señalización de Tránsito”, Capítulo N°1.

⁴² Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. Manual de Señalización del Tránsito, “Facilidades Explícitas para Peatones y Ciclistas”, Capítulo N°6,

Cicloruta: Red de facilidades para la circulación de bicis entre un origen y un destino compuesta por Ciclovías, Ciclobandas y/o Ciclocalles.

Ciclovía: Vía destinada al uso exclusivo de bicicletas que se encuentra segregada físicamente del tránsito de vehículos motorizados. El ancho de ellas varía según los volúmenes de bicis esperados. En todo caso, se recomienda un ancho mínimo de 1,2 m por sentido de circulación.

Ciclobandas: Pista o Senda sobre la calzada o acera segregada del tránsito vehicular o peatonal sólo por demarcación. Su ancho puede variar según el flujo de bicicletas, pero no debe ser menor a 1,5 m. Solo pueden ubicarse en vías donde la velocidad máxima permitida es igual o inferior a 60km/h.

Ciclocalles: Vía convencional o peatonal donde circulan los bicis junto a otros vehículos motorizados, y/o peatones, cuya velocidad permitida no excede los 30km/h. Generalmente este tipo de vía contempla medidas calmantes de velocidad (traffic calming).

Cabe mencionar que las vías en que se implementen facilidades para la circulación de bicicletas deben ser tales, que ellas queden insertas dentro de un conjunto de vías o red. En este sentido, la experiencia nacional e internacional señala que la bicicleta constituye una real alternativa sólo para aquellos viajes de hasta 5 km de recorrido⁴³. Haciendo referencia a que no sólo es necesaria mayor infraestructura vial, sino que también esta posea una conexión para facilitar el traslado de los usuarios.

3.2. Normativas Relacionadas con la Infraestructura Vial para Bicicletas.

3.2.1. Manual de Carreteras, Volumen N° 6, Seguridad Vial.

El Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad (MC) es un documento de carácter normativo, que sirve de guía a las diferentes acciones que son de competencia técnica del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. En él se establecen políticas, criterios, procedimientos y métodos que indican las condiciones por cumplir en los proyectos viales

⁴³ Idem.

y que guardan relación con la planificación, estudio, evaluación, diseño, construcción, seguridad, mantenimiento, operación, calidad e impacto ambiental.⁴⁴

Cabe mencionar que en este mismo documento, el cual debe ser utilizado de manera igualitaria tanto por los proyectistas como por los constructores o por cualquier persona o entidad, no se discrimina el conocimiento en la materia específica de cada involucrado, como tampoco la experiencia y su buen criterio, dando espacio para la creatividad.

El Volumen N° 6, *Seguridad Vial*, pretende ser un apoyo permanente, tanto a directivos como a profesionales, técnicos y demás personal de esta área, público y privado, estableciendo bases para un entendimiento más fácil y adecuado entre todas las partes involucradas.⁴⁵

En el capítulo 6.600 que lleva por título “Ciclovías”, se entregan generalidades, diseño de ciclovías, la señalización que es necesaria y la mantención de estas.

Todos los estudios y diseños de elementos de seguridad para ciclovías, están desarrollados de acuerdo con los antecedentes y criterios contenidos en este Capítulo, que acoge y complementa la normativa sobre señalización de tránsito que rige a nivel nacional, en lo referente al Manual de Señalización de Tránsito “Facilidades Explícitas para Peatones y Ciclistas”, Capítulo 6 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Descrito en el punto 3.1.4.

3.2.2. Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC)

La Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, tal como lo señala en su primer Artículo 1.1.1. “*reglamenta la Ley General de Urbanismo y Construcciones, y regula el procedimiento administrativo, el proceso de planificación urbana, el proceso de urbanización, el proceso de construcción, y los estándares técnicos de diseño y de construcción exigibles en los dos últimos*”.⁴⁶

Como primer aspecto, hay que considerar, que se trata de un instrumento nacional y como tal debe responder a situaciones urbanísticas, geográficas, climáticas y de

⁴⁴ Ministerio de Obras Públicas, Manual de Carreteras, “Volumen N°6, Seguridad Vial”, Edición 2014.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ Ministerio de Vivienda y Urbanismo (junio, 05, 1992). “Ordenanza general de urbanismo y construcciones.” Recuperado el 05 de Octubre de 2014. Disponible en: <http://www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/8201.pdf>

desarrollo socioeconómico muy diferentes, por lo que la construcción de una ciclovía en la zona costera de una ciudad, no necesariamente debe tener las mismas características, que una ciclovía construida en el centro de Santiago. En segunda instancia, se trata de un instrumento de carácter multidisciplinario donde, por la naturaleza compleja de una ciudad, convergen distintas disciplinas en sus contenidos, que no necesariamente conducen finalmente a un planteamiento común y por ende a un desarrollo armónico. Por último es un instrumento para el desarrollo, que debe dar cuenta de los requerimientos de las distintas actividades que realizan los seres humanos y que permiten su desarrollo y con ello el de la ciudad, en este sentido debe revisarse permanentemente para ajustarse a las nuevas condiciones que imponen los cambios de la ciudad y la sociedad.

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

En el Artículo 1.1.2 de la OGUC, la ciclovía se define como una *“vía destinada exclusivamente al tránsito de vehículos menores, tales como, bicicletas, motos de baja cilindrada, triciclos y otros, cuyas características pueden corresponder a las de ciclistas o a las de ciclobandas”*.⁴⁷

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

3.2.3. Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana (REDEVU)

El tema central de este manual es entregar recomendaciones para el “Diseño Vial Urbano (DVU)” de los componentes principales de la infraestructura vial urbana, permitiendo que

⁴⁷ Idem.

usuarios motorizados y no motorizados resuelvan sus necesidades de movilidad (desplazamiento e interacción) dentro de una ciudad.

Este manual no presenta un carácter normativo debido a la multiplicidad de factores que gravita sobre el diseño vial, siendo por lo tanto solo de carácter indicativo.

Por otro lado cabe destacar que este instrumento, al igual que la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, es una herramienta para el desarrollo, que debe dar cuenta de los requerimientos de las distintas actividades que realizan los seres humanos y que permiten su desarrollo y con ello el de la ciudad. Sugiriendo que debe estar en constante revisión para ajustarse a las nuevas condiciones que imponen los cambios de la ciudad y la sociedad.

Estas recomendaciones definen el concepto genérico de ciclo vía como *“una faja destinada exclusivamente al tránsito de bicicletas impulsadas por fuerza humana, independizando su circulación de otros usuarios motorizados y no motorizados (peatones, triciclos y motos de baja cilindrada, etc.), salvo en intersecciones de calzadas y esquinas de aceras u otros dispositivos, donde pueden compartir áreas comunes.”* Y las subdivide en:

- *Ciclopistas: Faja destinadas solo al uso de bicicletas de una o más pistas, con uno o ambos sentidos de circulación, segregadas con elementos físicos del tránsito de usuarios motorizados (calzada) y peatones (veredas).*⁴⁸

*Normalmente se ubican en aceras y separadores amplios, pudiendo apearse incluso al borde de una calzada o al borde de una vereda, sin embargo en ambas situaciones se deben respetar las segregaciones y separaciones correspondientes, de acuerdo a los estándares de diseño de cada unidad. También pueden trazarse por una ruta aislada o apartada (trazado independiente), como por ejemplo reutilizando fajas fuera de servicio, de vías ferroviarias, de caminos antiguos u otras; situaciones en que se pueden denominar ciclopistas aisladas o apartadas.*⁴⁹

- *Ciclobandas: Faja destinadas solo al uso de bicicletas de una o más pistas, con uno o ambos sentidos de circulación (evitando contraflujo), adyacente a calzadas,*

⁴⁸ Secretaría de Planificación de Transporte, “Manual de Diseño vial Urbano REDEVU”, Capítulo N°9, (Noviembre, 2010).

⁴⁹ Idem.

que resultan de una ampliación o adaptación de estas superficies, segregadas solo por demarcación. Sólo se pueden implementar en vías cuya velocidad máxima de circulación de usuarios motorizados no supere los 60 Km/h.⁵⁰

- ***Ciclocalles:** Faja mixta, que consiste en un espacio utilizado por usuarios motorizados y no motorizados (vehículos, bicicletas, peatones y otros), condicionado por la velocidad y señalización; cuya velocidad vehicular máxima permitida no excede los 30 km/h. Puede requerir de medidas para la velocidad.*

3.3. Presupuesto Municipal.

3.3.1. Ley 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

Esta Ley habla sobre los municipios en Chile, como están conformados, sus funciones y atribuciones, su patrimonio y el modo de financiamiento.

Artículo 5°.- Para el cumplimiento de sus funciones las municipalidades tendrán las siguientes atribuciones.⁵¹

En este artículo se muestra de forma detallada las atribuciones que se le dan a las Municipalidades, donde se destaca el punto “b” de este artículo.

B) Elaborar, aprobar, modificar y ejecutar el presupuesto municipal.

Los municipios al ser instituciones autónomas gozan de independencia administrativa y financiera.

Artículo 14.- Las Municipalidades gozarán de autonomía para la administración de sus finanzas.

En el ejercicio de esta autonomía, las municipalidades podrán requerir del Servicio de Tesorerías, información sobre los montos, distribución y estimaciones de rendimiento de todos los ingresos de beneficio municipal que ese organismo recaude.⁵²

⁵⁰ Idem

⁵¹ Ley N° 18.695, “Orgánica Constitucional de Municipalidades”. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile. 26 de julio de 2006. Recuperado el 21 de noviembre de 2014 en <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=251693>

Las Municipalidades deben hacer informes trimestrales sobre el avance ejercicio programático presupuestario

Artículo 29.- A la unidad encargada del control le corresponderán las siguientes funciones.

*d) Colaborar directamente con el concejo para el ejercicio de sus funciones fiscalizadoras. Para estos efectos, emitirá un informe trimestral acerca del estado de avance del ejercicio programático presupuestario...*⁵³

3.3.2. Presupuesto Municipal.

El presupuesto municipal tiene la finalidad de ordenar de manera eficiente los recursos con los que cuenta el municipio, así como los gastos que realiza. Este es la base para planificar, según de donde provengan los recursos y el destino que se les dará para concretar las actividades que se tienen contempladas.

El sistema del presupuesto municipal es dinámico, ya que el municipio lleva el control de los ingresos y gastos lo que les permite modificar según las necesidades existentes en un periodo determinado. Constituye una fuente importante de información, debido a que manifiesta las políticas de la municipalidad para lograr sus objetivos. En consecuencia, el presupuesto se transforma en una herramienta básica que es determinante en el éxito futuro de la gestión municipal.

Las municipalidades elaboran su presupuesto de acuerdo al Clasificador de Ingresos y Gastos, cuyo diseño, desagregación y definición del contenido de los conceptos de ingresos y gastos es determinado anualmente a través de la Ley de Presupuesto del Sector Público. Es necesario recalcar que los presupuestos municipales no forman parte del Presupuesto de la Nación, por lo tanto, cada municipalidad cuenta con la autonomía suficiente para elaborar y aprobar el suyo.

El presupuesto es elaborado por la Unidades de Planificación y Finanzas de la municipalidad, es la alcaldesa quien entrega los lineamientos básicos, los cuales son definidor por ella.

⁵² Idem. Art. N° 14

⁵³ Idem. Art. N°29

Este año, a la Ilustre Municipalidad de Santiago, se le asignó un presupuesto de \$121.442.461.000⁵⁴, del cual el municipio destino \$ 226.268.000 para el diseño y formulación de nuevas ciclovías, la mantención y demarcación de las ya existentes y finalmente la impulsión de nuevos proyectos.

De esta manera, podemos desglosar del presupuesto vigente de los gastos hasta el día 30 de septiembre de este año lo siguiente:

Cuadro 1: Desglosamiento del presupuesto utilizado por la Ilustre Municipalidad de Santiago hasta el día 30 de Septiembre del año 2014.

Glosa	Presupuesto Vigente
Contrato mantención demarcación ciclovías	15.000.000
Formulación y Diseño de construcción ciclovías en diversos sectores	15.000.000
Construcción y mejoramiento de ciclovías	80.000.000
Adicional Semáforos/Lámparas Ciclovía Rosas - Av. Matucana	3.500.000
Adicional demarcaciones ciclovía Rosas – Av. Matucana	8.774.000
Adicional sectores ciclovía Rosas – Av. Matucana	2.450.000
Proyecto demarcación y señalización ciclovía Marín – Portugal - Lastarria	101.544.000
Total	226.268.000

Fuente: Elaboración Propia. Información obtenida en: Informe “Presupuesto Vigente de Gastos al 30 de septiembre de 2014”, de la Ilustre Municipalidad de Santiago.

⁵⁴ Ilustre Municipalidad de Santiago, “Decreto, Sección 5ta. N°1” (enero 02, 2014). Recuperado el 09 de diciembre de 2014, disponible en : <http://transparencia.munistgo.cl/web2/file/tei/CONTABILIDAD/PRESUPUESTO%202014/Decreto%20Secc%205ta%202014/Decreto%20Secc%205ta%20IMS.pdf>

Como se desprende del cuadro anterior la mayor parte del presupuesto está destinado al “Proyecto demarcación y señalización ciclovía Marin – Portugal – Lastarria” el cual se conectara con la nueva ciclovía de la calle Rosas, este proyecto a la fecha se encuentra en ejecución por lo que el presupuesto establecido se mantiene permanente hasta la fecha, en segundo lugar podemos observar que la construcción y mejoramiento de ciclovías forma parte de la segunda prioridad presupuestaria, por lo que podríamos analizar que ambas designaciones anteriormente mencionadas vendrían a formar parte de las más relevantes y la demostración de interés público que la Ilustre Municipalidad de Santiago tiene en impulsar el uso de la bicicleta como un medio de transporte, desarrollando proyectos de creación y mantenimiento de ciclovías. Además en la tabla se puede observar que el municipio se preocupa por los usuarios de la bicicleta al adicionar semáforos, demarcaciones y seccionamientos, todos elementos de seguridad que resguardan al ciclista.

4. Contexto Demográfico y Geográfico.

Como se ha señalado, la investigación propuesta busca identificar las acciones que está desarrollando la Ilustre Municipalidad de Santiago de Chile para impulsar el uso de la bicicleta, por lo que se considera necesario identificar algunos aspectos relevantes sobre la Comuna de Santiago, para así contextualizar el problema de estudio.

Esta comuna se ubica estratégicamente en el centro del Área Metropolitana y es intersectada por los principales ejes conectores norte-sur y oriente-poniente de la ciudad. Tiene una superficie aproximada de 22.400.000 m² (22,4 Km²), que representan el 3,22% de la superficie del área del Gran Santiago.

Desde el punto de vista de su organización especial, presenta un triángulo central que alberga las funciones de gobierno, negocios y servicios, y un sistema de barrios mixtos con identidad propia, en los cuales la vivienda coexiste con actividades económicas.

La comuna en sí por una referencia histórica urbana, está clasificada en 20 barrios Balmaceda, Yungay, Brasil, Concha y Toro, Centro Histórico, Santa Lucía, Estación, República, Ejército, Almagro, Lira, San Francisco, San Vicente, Parque Club, Parque

O'Higgins, Bogotá, Pedro Montt, Huemul, Franklin y Sierra Bella (anexo III), en los cuales residen 200 mil habitantes, lo que representa el 4,3% de la población del Área Metropolitana (ciudad de Santiago) y el 3,31% de la población de la Región Metropolitana. Recibe diariamente una población flotante de 1,8 millones de personas, en cantidad de habitantes ocupa la séptima posición del Área Metropolitana después de Puente Alto (492.915), Maipú (468.390), La Florida (365.674), Las Condes (249.893), San Bernardo (246.792) y Peñalolén (216.060) respectivamente.⁵⁵

Cuadro 2: Numero de habitantes en la Ilustre Municipalidad de Santiago.

Población Residente:

Habitantes	Hombres	Mujeres	Índice Masculinidad	Densidad
200.792	99155	101.637	97.56 %	8.964 (Hab/Km2)

⁵⁵ INE. XVII Censo nacional de población y VI de vivienda 2002, Síntesis de Resultados.

METODOLOGÍA

1. Objetivo General

- Identificar el rol de la Ilustre Municipalidad de Santiago de Chile para impulsar el uso de la bicicleta.

2. Objetivos Específicos:

- Enunciar medidas vigentes que existen en la Ilustre Municipalidad de Santiago en relación al uso adecuado de la bicicleta.
- Identificar los recursos presupuestarios y humanos que la Ilustre Municipalidad de Santiago destina para implementar el uso de la bicicleta.
- Identificar a los actores públicos y privados involucrados en el movimiento social de la bicicleta.

3. Metodología de la Investigación.

La metodología por la cual se desarrolla esta investigación, tiene un carácter exploratorio y fue ejecutada mediante una estrategia cualitativa de recolección de datos y análisis de antecedentes, además la información recolectada se apoyará con la revisión de material bibliográfico referente al tema.

Esta investigación procurará generar precedentes de información del uso de la bicicleta en la Ilustre Municipalidad de Santiago con el fin de que los resultados puedan ser utilizados y sirvan como precedente para el desarrollo y evolución de la bicicleta como medio de transporte en la comuna de Santiago.

El proceso se desarrollará en cuatro etapas:

- (i) Recopilación y Análisis de la información existente.
- (ii) Elaboración y Aplicación de entrevista a expertos en el tema.
- (iii) Examinación de la información obtenida.
- (iv) Conclusiones y Resultados.

Unidad Analizada

La muestra de este estudio incluyó personas especializadas y específicamente relacionadas con la bicicleta como medio de transporte, fueron seleccionados debido a sus conocimientos, tanto teóricos como prácticos en ámbitos académicos, sectores socialmente representativos y organizaciones emergentes.

4. Recopilación de datos.

En el presente estudio se utilizaron las siguientes herramientas para la recolección de datos:

- a. Entrevista de especialización y conocimiento a los expertos de las distintas aéreas involucradas, incluye preguntas abiertas, donde el entrevistado puede hablar desde su punto de vista y desde el punto de vista de su institución.

5. Definición:

El termino entrevista deriva del término francés *“entrevoir”*, que significa *“verse uno al otro”*.

“La entrevista es un intercambio verbal, que nos ayuda a reunir datos durante un encuentro, de carácter privado y cordial, donde una persona se dirige a otra y cuenta su historia, da su versión de los hechos y responde a preguntas relacionadas con un problema específico.”⁵⁶

6. Estructura de la Entrevista.

La entrevista fue establecida y dirigida de acuerdo a los objetivos específicos que emergieron de esta investigación, se aplicó a distintos actores; gubernamentales, Sociedad Civil e instituciones privadas. Se realizó de manera presencial en un espacio neutral y controlado, con el objetivo de poder observar las diversas visiones que existen con respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte.

⁵⁶ Cf. Hawk, Roger H., Reclutamiento y selección de personal, pp. 61-67.

Uno de los principales objetivos fue indagar acerca del conocimiento y la información con la que contaban acerca de las medidas que la Ilustre Municipalidad de Santiago está implementando actualmente, esto con el fin de identificar los datos más relevantes para todos los actores, sus puntos de convergencia y sus diferencias.

Así la entrevista se articuló desde lo más general a lo más específico, comenzando con el uso general de la bicicleta en la ciudad y los beneficios que esta trae, para luego contextualizar al entrevistado en su institución, comentando su trayectoria y como se relaciona con el uso de la bicicleta, para llegar finalmente a lo medular de la entrevista formulando preguntas directas acerca del conocimiento de las medidas que aplica la Ilustre Municipalidad de Santiago, qué información maneja sobre el presupuesto destinado a esta iniciativa, la relación de la institución con la municipalidad y si es que existe algún conflicto actual entre ambas partes. El formato utilizado para las entrevistas se encuentra en el Anexo II.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

1. Análisis de Entrevistas

1.1. Antecedentes Previos.

¿Qué visión tiene sobre el uso de la bicicleta hoy en día en la ciudad de Santiago? (pequeño análisis histórico)

Todos los entrevistados reconocen que el uso de la bicicleta lleva en Chile una larga data, destacando que en un comienzo la principal razón por la que era impulsado su uso era que abarataba costos, más que los beneficios que acarrea. Así Manuel Ocares que pertenece a Movimiento Furiosos Ciclistas señala que *“la bicicleta siempre ha estado presente en Chile, en general, en algún minuto llego a ser un vehículo mirado en menos”,* ejemplificando con spot publicitario *“cómprate un auto perico”* y hasta aproximadamente unos 20 años atrás o unos 15 años atrás, seguía siendo una ofensa, *ósea si una persona iba pedaleando por la calle le gritaban cómprate un auto perico porque encontraba la gente que la bicicleta no era símbolo de nada, sino que el auto era símbolo de estatus”*

Por otro lado la visión de Ciclorecreovía es mucho más amplia, ya que, ellos reconocen la bicicleta dentro de un contexto de ciudad *“Mira nosotros si estamos metidos en el tema de la bicicleta, nosotros partimos un poquito antes, nosotros partimos con el tema de la ciudad, nuestro tema es la ciudad y nuestro tema son los espacios públicos...nunca han sido espacios para diferentes tipos de actores y entre estos diferentes tipos de actores tenemos a los peatones, a los patinadores, a los ciclistas...el ciclista para nosotros es uno más de los actores, debiese ser partícipe de lo que es la ciudad y lo que son las calles.”*

¿Cuáles son los mayores beneficios que trae el uso de la bicicleta, personal y socialmente?

Es reconocido por todos los entrevistados que la bicicleta en sí entrega beneficios personales y beneficios al entorno en general. Uno de los beneficios más destacados fue el estado ánimo con el que se presentan los ciclistas a sus puestos de trabajo, la descarga de estrés que esta implica pareciera aumentar los niveles de cumplimiento

en sus puestos laborales. El hecho de incluir la actividad física a la rutina diaria sin alterar los quehaceres personales y dejando de lado la excusa que no existe el tiempo para hacer deporte más los beneficios que aporta a la ciudad al disminuir la congestión vehicular, la contaminación acústica y el aumento en la calidad de vida vendrían a ser los beneficios más recurrentes.

“fomentar el traslado en bicicleta ayuda desde el punto de vista medio ambiental, me refiero: al ruido, a contaminación, a calidad de vida, al deporte, a los beneficios individuales que tiene la persona, que lo hace estar en una mejor disposición y animo con los otros y también con respecto a cuál es la ciudad que queremos” (Estefanía González, Ciclorecreovía)

“beneficio para la comunidad, a la ciudad como tal, primero la descongestión de las calles, segundo, trabajadores más felices, porque está comprobado científicamente que cuando la gente pedalea hay una descarga de endorfina y la gente llega mucho más animada al trabajo, más tiempo para él o para la familia, porque llegan mucho más rápido, se ahorran el estrés de trasladarse en vehículo o trasladarse en el metro o en el Transantiago” (Manuel Ocares, MFC)

A pesar de que todos los actores parecen reconocer los beneficios de la bicicleta, se marcan los diferentes énfasis por cada experto, ya que, por ejemplo la Ilustre Municipalidad de Santiago, principalmente fomenta el uso de este medio por una razón asociada a un plan de movilidad mejorado, eso sí reconociendo de igual manera el beneficio para los usuarios, pero no poniendo el foco determinante en el buen estado de salud del beneficiario, sino en el descongestionamiento vehicular.

“Nosotros empezamos a trabajar este tema porque el año pasado comenzamos un plan de movilidad, y dentro de estos la ciclovia es uno de los planes” (Miguel Olivares, Municipalidad de Santiago).

En relación a las medidas en implementación actuales, ¿sabes cuál o cuáles consideras que está tomando la Ilustre Municipalidad de Santiago en torno al uso de la bicicleta?

En esta pregunta no todos los entrevistados cuentan con una opinión equivalente, ya que, por un lado la Ilustre Municipalidad de Santiago considera que se está

desarrollando un avance significativo en relación al uso y fomento de la bicicleta, siendo una inquietud del Municipio tener una planificación de futuros proyectos y planes de movilidad en la agenda pública, con la idea base de que toda la red de ciclovías sea articulada con el fin de permitir a los ciclistas contar con un desplazamiento constante por gran parte de la comuna de Santiago, esto junto con el mejoramiento de la infraestructura de las ciclovías existentes en la Comuna. Así mismo reconoce la experta entrevistada de ciclorecreovías al afirmar que *“Los municipios están generando infraestructura para el uso de la bicicleta, por lo menos ha sido nuestra experiencia como Ciclorecreovía han estado apoyando y han sido los municipios los que se ha involucrado de manera más temprana y con mayor interés por hacer el evento, precisamente porque ven cual es el impacto que tiene en la movilidad a nivel de la ciudad”* (Estefanía González, Ciclorecreovía)

Por otro lado, existe cierto descontento con los esfuerzos desarrollados por el municipio, ya que no son valorados, ni reconocidos por los ciclistas activos, debido a la pobre infraestructura con la que cuentan las ciclovías ya existentes, la opinión de los entrevistados es precisa y aseguran que no se cumple con una infraestructura segura y eficiente para la bicicleta como uso de transporte, ya que, la señalética es mala, el tamaño es pequeño, hay ciclovías con doble sentido en calles de un solo sentido, no hay seguridad para los ciclistas en los cruces ni salidas de vehículos, el automovilista tiene la costumbre de encontrarse con peatones y no con bicicletas a una velocidad considerada por lo que los esfuerzos de la Ilustre Municipalidad de Santiago no son destacados según los entrevistados, esto principalmente ya las medidas y el presupuesto actual se encuentran mal enfocados.

“A ver, la Municipalidad de Santiago no toma ninguna...Para nosotros la Municipalidad de Santiago es una de la Municipalidades que yo encuentro que menos pesca a los ciclistas, porque, tienen la tristemente célebre ciclovía de Carmen, la ciclovía de Curicó, la ciclovía Santa Isabel, y la ciclovía de Rosas.” (Manuel Ocares, MFC)

De todos modos las partes convergen criticando la cantidad de programas o proyectos que se prometen al momento de las elecciones y los que efectivamente se desarrollan, insinuando que la promesa de nueva infraestructura es solo una campaña política para obtener votos y no una política vial real.

“Que tan en serio o que tan lejos quieren llegar con eso, ahí no sé, no sé si es tan en serio o si es un proyecto tan de creer, o si es porque hoy día un alcalde hace ciclovías o ciertos temas, gana un montón de votos”. (Estefanía González, Ciclorecreovía)

“El gobierno que incentive más el uso de la bicicleta, con temas de infraestructura, educación, de señálicas, de mil cosas más, ese Gobierno a los 4 años va a ser reelegido automáticamente, porque se van a echar la gente al bolsillo.” (Manuel Ocares, MFC)

Es posible inferir de las citas anteriores, que existe un descontento por parte de los emergentes grupos de ciclistas con respecto a los candidatos a cargos públicos, que tienen conocimiento acerca de este movimiento que va en alza, y por esta razón presentan proyectos con propuestas sobredimensionadas de mejoramiento y desarrollo ciclovial que finalmente, por lo general, no son concretados.

1.2. Relación entre los Actores.

Se detecta una relación participativa entre todos los actores, sobre todo por parte de Alexis Arévalo miembro de la Municipalidad de Santiago quien afirma:

“Realizamos reuniones con ellos, en donde se discuten los temas y consideran todas sus opiniones para llegar a buenos acuerdos. En estas reuniones ellos se empoderan de las ciclovías y eso es bueno porque son ellos finalmente los usuarios de esto, son ellos los que nos hacen las críticas, y su opinión nos sirve mucho. Siempre se busca la participación de todos.” (Alexis Arévalo, Municipalidad de Santiago)

La Ilustre Municipalidad de Santiago, que es donde se concentra esta investigación, resalta en varias oportunidades la importancia que tiene la participación ciudadana en el desarrollo de estos proyectos, y como se pretende incentivar la interrelación de las asociaciones civiles al reunirse con estas con el fin de potenciar el uso de la infraestructura vial, coordinar actividades de las distintas entidades, asumiendo las asociaciones civiles la representación de los ciclistas ante la autoridad comunal.

Se desprendió de una serie de preguntas relacionadas con la participación entre los distintos actores y su relación, manifestando que se tiene una buena relación de apoyo y compromiso.

¿Cuál es su contacto con la Ilustre Municipalidad de Santiago?

Ambas instituciones afirmaron tener una relación constante con la Ilustre Municipalidad de Santiago, pero en distintos sentidos, por un lado las asociaciones civiles son invitadas a mesas de trabajo con la Ilustre Municipalidad de Santiago y otras instituciones públicas, para evaluar y opinar respecto a nuevos proyectos, tomando en cuenta la opinión de estos, aceptando sugerencias y comentarios.

“hemos participado en mesas de trabajo con la Municipalidad de Santiago, es más, las zonas 30 y las futuras ciclovías que se van a implementar en Santiago han sido parte de mesas de trabajo donde han participado los Furiosos y otros grupos de bicicletas” (Manuel Ocares, MFC)

Por otro lado con Ciclorecreovía se observa una relación de contacto más establecida, fluida y permanente en el tiempo, esto debido a que se trata de una actividad que tiene un desarrollo semanal dentro de la comuna. Si bien se presentaron dificultades como afirma Estefanía González en la siguiente cita:

“La relación que se comenzó a dar desde un comienzo entre nosotros como ciclo recreo y los municipios era casi de pedirles un favor, para usar sus calles.” (Estefanía González, Ciclorecreovía)

A medida que se fue concretando y formalizando esta actividad, los Municipios y en especial la Ilustre Municipalidad de Santiago, incentivaron y demostraron interés por el permanente desarrollo de esta actividad, manteniendo un diálogo y evaluación constante de la Ciclorecreovía, llegando incluso a financiar uno de los circuitos o parte de los tramos.

“Actualmente la Municipalidad de Santiago está muy interesada en este proyecto, de hecho, el circuito antes no llegaba hasta Matucana, y el municipio nos pidió que llegara hasta Matucana y ellos financian el último tramo del circuito, ponen recursos todos los meses y nosotros le hacemos un informe todas las semanas.” (Estefanía González, Ciclorecreovía).

¿Cuál es la relación que llevan con las distintas asociaciones o instituciones relacionadas con el uso de la bicicleta?

Desde un punto de vista general, los entrevistados, aseguran colaborar con el resto de los actores en este tema, es relevante destacar que, si bien, Movimiento Furiosos Ciclistas es uno de los movimientos más grandes y representativos en Chile, no son considerados los líderes de este movimiento, se presume que podría ser debido a sus métodos de protestas, en ocasiones no considerados adecuados o bien simplemente por un alcance de nombre.

“Es una relación de colaboración... nosotros tenemos una relación muy cerca con “bicicultura”, con “recicleta”, con “macleta”, y otros...con movimiento furiosos, existe una relación pero lejana, ellos no nos buscan y nosotros tampoco...nosotros colaboramos entregando un espacio dentro de los mismo circuitos para que las asociaciones pongan sus stand, o hagan talleres de mecánica o escuelas y bueno a cambio ellos nos responden enseñándonos a nuestro personal como reparar bicicletas, por ejemplo, para organizaciones civiles no tiene costo...” (Estefanía González, Ciclorecreovía).

1.3. Infraestructura

Se analizó individualmente la opinión de cada entrevistado acerca de la infraestructura actual para la bicicleta. La crítica más frecuente fue acerca de la falta de conectividad entre las ciclovías ya existentes, no se observa una visión intersectorial del uso de las ciclovías y junto con el mal estado en el que se encuentran algunas, principalmente en la Municipalidad de Santiago no permiten una adecuada utilización.

Además en Chile las ciclovías no están hechas para utilizar la bicicleta como medio de transporte, ya que presentan problemas en los cruces, señaléticas, y al circular por ellas uno percibe mayor susceptibilidad a sufrir un accidente con algún otro vehículo o inclusive un peatón. Destacamos las siguientes afirmaciones en este aspecto:

“El gran problema que tiene Santiago en la infraestructura de ciclovías y que lo tiene a todo nivel es que no hay una visión ciudad y no hay una visión intersectorial...no hay una visión como intersectorial a que las personas que hacen ciclovías no conversan

con los otros ministerios o con los otros organismos públicos que también hacen cosas sobre la ciudad” (Estefanía González, Ciclorecreovía).

“Antes de que empiecen a construir muchas más, arreglen las que existen, si nada cuesta, re pintarlas, echarles un poco de asfalto, hacer lo que sea.” (Manuel Ocares, MFC)

¿Consideras que implementando más recursos en infraestructura para ciclovías va a aumentar el uso de la bicicleta?

Efectivamente todos los expertos consideran que al aumentar y mejorar la infraestructura vendría de la mano con un aumento en el uso de la bicicleta como medio de transporte. Así mismo se desprendió que las ciclovías entregan mayor seguridad y confianza al circular por la ciudad, por ende si existieran en mayor número de vías, mayor sería el uso de estas.

Inferimos que no sólo se requiere del aumento de infraestructura vial, para potenciar el uso de la bicicleta, también deben implementarse dependencias para el resguardo de este medio de transporte, “bicileteros” más seguros e integrados en la ciudad, ubicados en puntos estratégicos, que permitan y transmitan seguridad al ciclista, por otro lado es relevante encontrar en su lugar de trabajo instalaciones necesarias para reincorporarse a la jornada laboral habiendo hecho uso de la bicicleta como medio de transporte. Por lo que no es una tarea fácil.

“A muchas personas les gustaría llegar en bicicleta pero les asusta el tema de la transpiración, que va a llegar todo sudado...entonces si la grandes empresas gastaran en vez de estacionamientos, gastaran en poner un servicio de bicicleteros, un servicio de duchas, cosas así, creo que mucha gente más se incentivaría...”(Manuel Ocares, MFC).

En esta altura de la entrevista, principalmente con dos de los entrevistados ninguno refirió utilizar las ciclovías para movilizarse, prefieren utilizar las calles, en ocasiones ocupan ciclovías a modo de entregar como ejemplo a los demás y reconocer que si existiera una red eficaz y eficiente de ciclovías estos harían uso de las mismas;

“Yo no ocupo la ciclovías, yo ocupo las calles para andar en bicicleta y encuentro que es mucho más segura que la ciclovía, además muchas ciclovías terminan de la nada y

aparecen más allá y te crea el conflicto con el peatón.” (Estefanía González, Ciclorecreovía).

“En realidad es muy raro que utilice una ciclovia, las utilizo más que nada por un tema de dar un poco de ejemplo... a veces las ocupo porque vas más tranquilo” (Manuel Ocares, MFC)

1.4. Presupuesto Municipal

Evidentemente no existe claridad con respecto a las cifras concretas que se manejan como parte del presupuesto destinado al desarrollo de iniciativas en torno a la bicicleta, ideas o reseñas de cuanto es lo que gasta la Ilustre Municipalidad de Santiago en la creación y mantención de infraestructura están presente, pero información a la que podría acceder cualquier interesado en la página web del Municipio no poseen.

Con respecto a los recursos humanos encargados de la generación de nuevos proyectos no tenían conocimiento específico, pero sí reconocieron a los encargados dentro del Municipio.

“A nosotros siempre nos llega, ósea, sabemos cuánto se gasta, en este minuto la cantidad no la manejo” (Manuel Ocares, MFC)

“Mira la verdad es que no tengo idea cuantas son las personas que se dedican en la Municipalidad a ver el tema de las ciclovías, solo sé que es la dirección de tránsito la que ve estos proyectos.” (Manuel Ocares, MFC)

Por el otro lado de la moneda observamos que la Ilustre Municipalidad de Santiago, financia tan solo un tramo del circuito de Ciclorecreovía, el cual nació a solicitud del Municipio, por lo que Ciclorecreovía debe enviar un informe semanal con respecto a lo sucedido específicamente en dicho tramo.

“Santiago hace un aporte que es para financiar el tramo que te nombré anteriormente y no hay ningún otro aporte municipal” (Estefanía González, Ciclorecreovía)

CONCLUSION

Concluimos en esta investigación que el uso de la bicicleta se ha masificado cuantiosamente, por lo que se torna indispensable que el Estado se posicione e intervenga en este tema. Los actores participativos se han multiplicado y es necesario entregar una respuesta a la demanda de asociaciones civiles, organismos privados y ciclistas urbanos que ocupan la bicicleta como un medio de transporte efectivo y no como un medio de recreación. Debe planificarse y establecerse las áreas en las que es posible participen los ciclistas, ya sea en el marco normativo, práctico, vial, de la salud fisiológica y emocional.

Regular la construcción de infraestructura de manera normativa, debe sin duda ser una de las primeras medidas que deben aclararse para que de esta manera se uniforme la construcción de ciclovías incluyendo señaléticas, espacios de las vías, su funcionamiento e imposición de estándares de calidad logrando un alcance a nivel nacional.

Tal como desprendimos de las entrevistas es necesario facilitar la conectividad entre la red de ciclovías ya existentes, con el fin de ser consecuentes en el espacio y puedan ser utilizadas de forma permanente por los ciclistas activos.

La circulación de los ciclistas debe ser regularizado de forma normativa y deben ser considerados y tratados como un medio de transporte más en la ciudad, teniendo de esta manera tanto tiene responsabilidades como deberes por cumplir, al igual que todos los vehículos.

Finalmente logramos identificar como medidas concretas por parte de la Ilustre Municipalidad de Santiago:

1. El apoyo entregado a la iniciativa Ciclorecreovía, sustentando monetariamente un tramo del circuito, permitiendo la apertura de las calles Cardenal José María Caro, José Miguel de la Barra, Monjitas, Catedral hasta la Quinta Normal; para el tránsito de los usuarios que forman parte de esta actividad, entregando facilitadores de hábitos en cuanto a la utilización de la bicicleta, impulsando la masificación de su uso y no tan sólo como un medio de entretenimiento, sino también como un medio eficiente, sano, limpio, responsable y sustentable de transporte.

2. Instalación de Estacionamientos para Bicicletas popularmente denominados “Bicicleteros”, forman parte de la iniciativa del Municipio, los cuales cuentan con el financiamiento de la Empresa “Converse” y es ejecutado por “Velópolis”, firma especializada en equipamiento urbano para ciclistas. Además de incentivar a la gente para ir al centro en bicicleta, entregando mayor seguridad y confiabilidad a los usuarios al momento de dejar su bicicleta estacionada. Actualmente existen ocho estacionamientos para bicicletas: (i) Plaza Juan Infante (al interior de la Municipalidad de Santiago); (ii) 21 de Mayo (entre Santo Domingo y Monjitas); (iii) Amunátegui (entre General Mackenna y Hurtado de Mendoza); (iv) Rosas (entre Puente y 21 de mayo); (v) Plaza Libertad (Libertad con Catedral); (vi) Plaza Yungay (Libertad con Santo Domingo); (vii) Moneda (entre Matías Cousiño y Ahumada); (viii) Interior de la Quinta Normal (Acceso por Avda. Portales, Avda. Matucana y Oficinas de Adulto Mayor).

3. Plan de movilidad: La creación de nuevas ciclovías se encuentran descritas en este plan, la participación de las asociaciones civiles es fundamental para implementar infraestructura óptima y de esta manera incentivar el uso de la ciudadanía.

A modo de reflexión final podemos determinar que la Ilustre Municipalidad de Santiago, busca impulsar un sistema de transporte que sea justo, en donde logren ser respetadas las diferentes formas de traslado, entregando mejores condiciones al transporte público y a la vez impulsar la bicicleta y a pesar de la escasez de recursos, tanto monetarios como humanos que se destinan al incentivo en general de su uso activo, si cuentan con iniciativas que impulsan su uso y han logrado desarrollar proyectos relevantes para cambiar el paradigma acerca de la bicicleta, ya que se ha logrado que actualmente sea más reconocida como un medio de transporte sustentable y no como un objeto de entretención.

Finalmente quisiéramos definir como propuesta el desarrollo de un departamento comunal que sea específico en materias de transporte alternativo no motorizado, que su foco principal este centrado en potenciar un medio de transporte, que ya se sabe es limpio, contribuye a la ciudad con la descontaminación ambiental, descongestión vial, circulación segura, coexistencia armónica con los peatones, automóviles y buses.

BIBLIOGRAFIA

Estudio sobre movilidad en los Países Bajos (Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007, AVV)

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (Diciembre, 2013). “Análisis Normativo de la Bicicleta”, Recuperado el día 28 de noviembre 2014, de http://www.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2014/08/1407874871_estudio_an__lisis_normativo_de_la_bicicleta_mtt_.pdf

Santelices, Andres. “EDUCLETA”, *Proyecto que fomenta la sensibilización y valorización del uso de la bicicleta con utilización activa de medios de comunicación dirigido a profesores de educación física de NB3 y NB4 de colegios municipales de la Región Metropolitana*. Tesis (Magister en Comunicación Social), Santiago, Chile. Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Comunicaciones, 2012, 12p.

“#muevetestgo, “Muévete Santiago (2014). Propuesta de los Ciclistas Urbanos Metropolitanos para un nuevo paradigma de Movilidad y una Nueva Cultura Urbana”. Disponible en: <http://pedaleable.org/wp-content/uploads/2013/10/131016-mueveteStgo-Documento.pdf> (consultado el 20-11-2014)

Comisión Europea, DG Medio Ambiente (2002). “*En bici, hacia ciudades sin malos humos*”. Disponible en: http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_es.pdf (consultado el 25-11-2014)

Ministerio de Obras Públicas (2014). “Valores, Misión y Visión”, Disponible en: <http://www.mop.cl/acercadelmop/Paginas/ValoresMisionyVision.aspx> (Consultado el 09-07-2014)

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2014). “Misión Ministerial”. Disponible en: http://www.minvu.cl/opensite_20061113164619.aspx (Consultado el 09-07-2014)

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2014). “Objetivos Estratégicos”. Disponible en: http://www.minvu.cl/opensite_20070212172123.aspx (consultado el 09-07-2014)

Subsecretaria de Transporte (2013), “Conectando Chile”, Visión Estrategica del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Recuperado el 10 de julio de 2014 en: <http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2013/12/CONECTANDO-CHILE-MTT.pdf>

“Subsecretaria de Transporte (2013), “Conectando Chile”, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito/CONASET. Recuperado el 10 de julio de 2014 en: <http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/02/conaset.pdf>

Secretaria de Planificación de Transporte (2014). “Qué es SECTRA”. Disponible en: http://www.sectra.gob.cl/que_es_sectra/que_es_sectra.html (Consultado el 10-07-2014)

“Intendencia, Región Metropolitana” (2014). “Quiénes Somos”. Disponible en: http://www.intendenciametropolitana.gov.cl/quienes_somos.html (consultado el 10-07-2014)

Ley N° 18.695, “Orgánica Constitucional de Municipalidades”. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile. 26 de julio de 2006.

Olivares, Miguel (Entrevista personal, julio 07, 2014). Jefe de Departamento de Ingeniería, Ilustre Municipalidad de Santiago.

Ilustre Municipalidad de Santiago de Chile, (2013). Recuperado el 03 de diciembre, en <http://transparencia.munistgo.cl/web2/file/tei/PERSONAL/organigrama%20nuevo%202013/ORGANIGRAMA%20MUNICIPAL%202014%20.pdf>

Ley N° 18.290, “Ley de Tránsito”. Art. 2. Diario Oficial de la Republica de Chile, Santiago, Chile. 07 de junio de 1984.

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (Agosto 29,1988). “Decreto Ley N° 116, Establece normas para uso de la bicicleta como medio de transporte”. Recuperado el 23 de septiembre de 2014, de http://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2013/12/decreto_116_29_AGO_1988ciclistas.pdf

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (mayo, 20,2006). “Decreto Supremo 22/2006”. Recuperado el 23 de septiembre de 2014, de http://mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/01/Dec_22.2006.pdf.

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Manual de Señalización del Tránsito, “Introducción al Manual de Señalización de Tránsito”, Capítulo N°1.

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Manual de Señalización del Tránsito, “Facilidades Explícitas para Peatones y Ciclistas”, Capítulo N°6.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (junio, 05, 1992). “Ordenanza general de urbanismo y construcciones.” Recuperado el 05 de Octubre de 2014. Disponible en: <http://www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/8201.pdf>

Secretaría de Planificación de Transporte, “Manual de Diseño vial Urbano REDEVU”, Capítulo N°9. (Noviembre, 2010).

Ley N° 18.695, “Orgánica Constitucional de Municipalidades”. Diario Oficial de la República de Chile, Santiago, Chile. 26 de julio de 2006. Recuperado el 21 de noviembre de 2014 en <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=251693>

Ilustre Municipalidad de Santiago, “Decreto, Sección 5ta. N°1” (enero 02, 2014). Recuperado el 09 de diciembre de 2014, en <http://transparencia.munistgo.cl/web2/file/tei/CONTABILIDAD/PRESUPUESTO%202014/Decreto%20Secc%205ta%202014/Decreto%20Secc%205ta%20IMS.pdf>

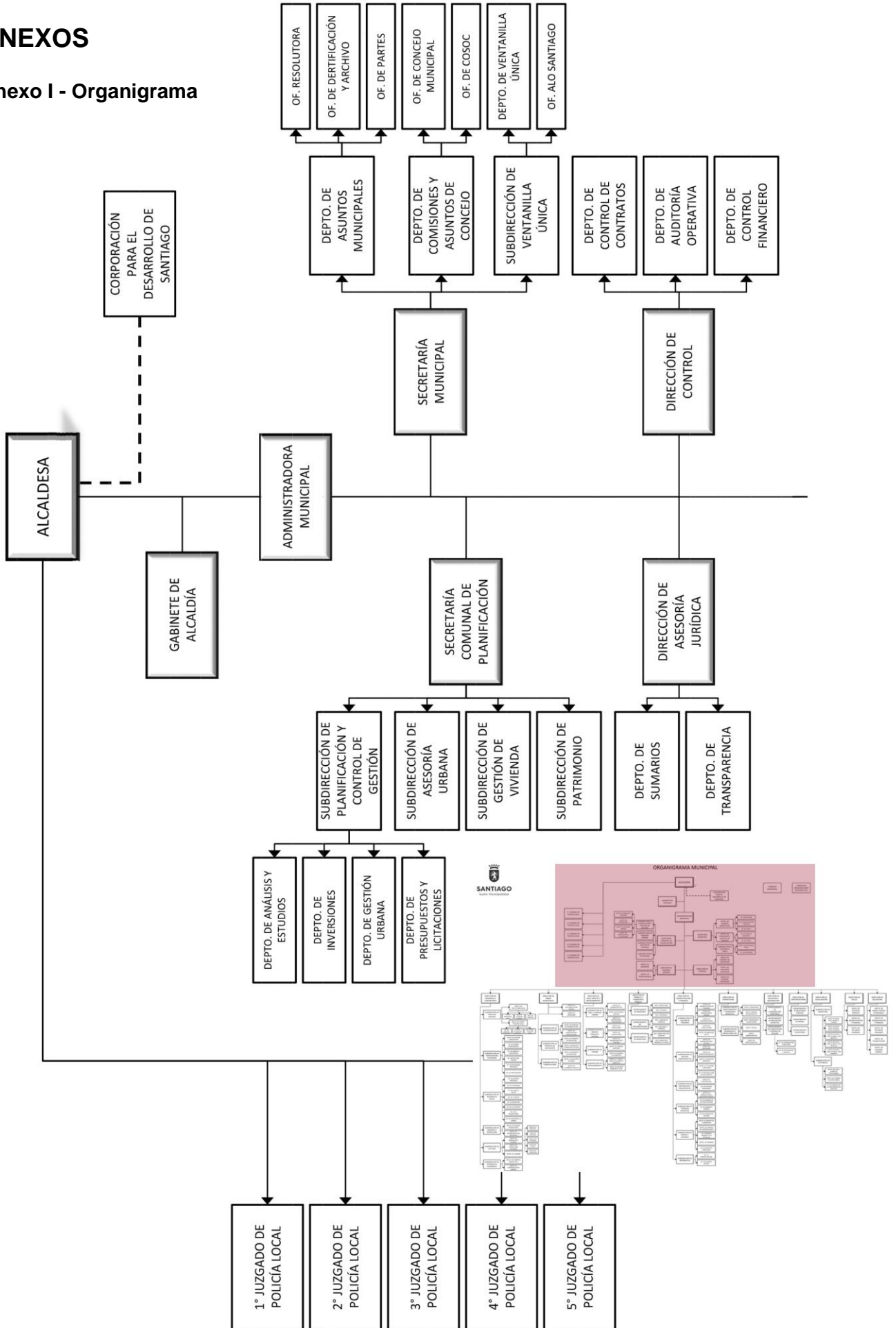
INE. XVII Censo nacional de población y VI de vivienda 2002, Síntesis de Resultados.

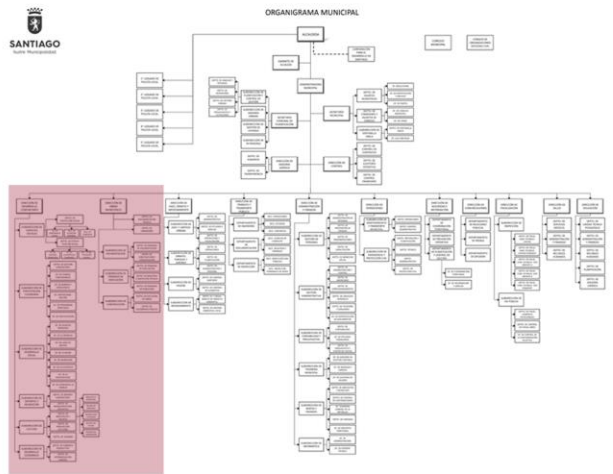
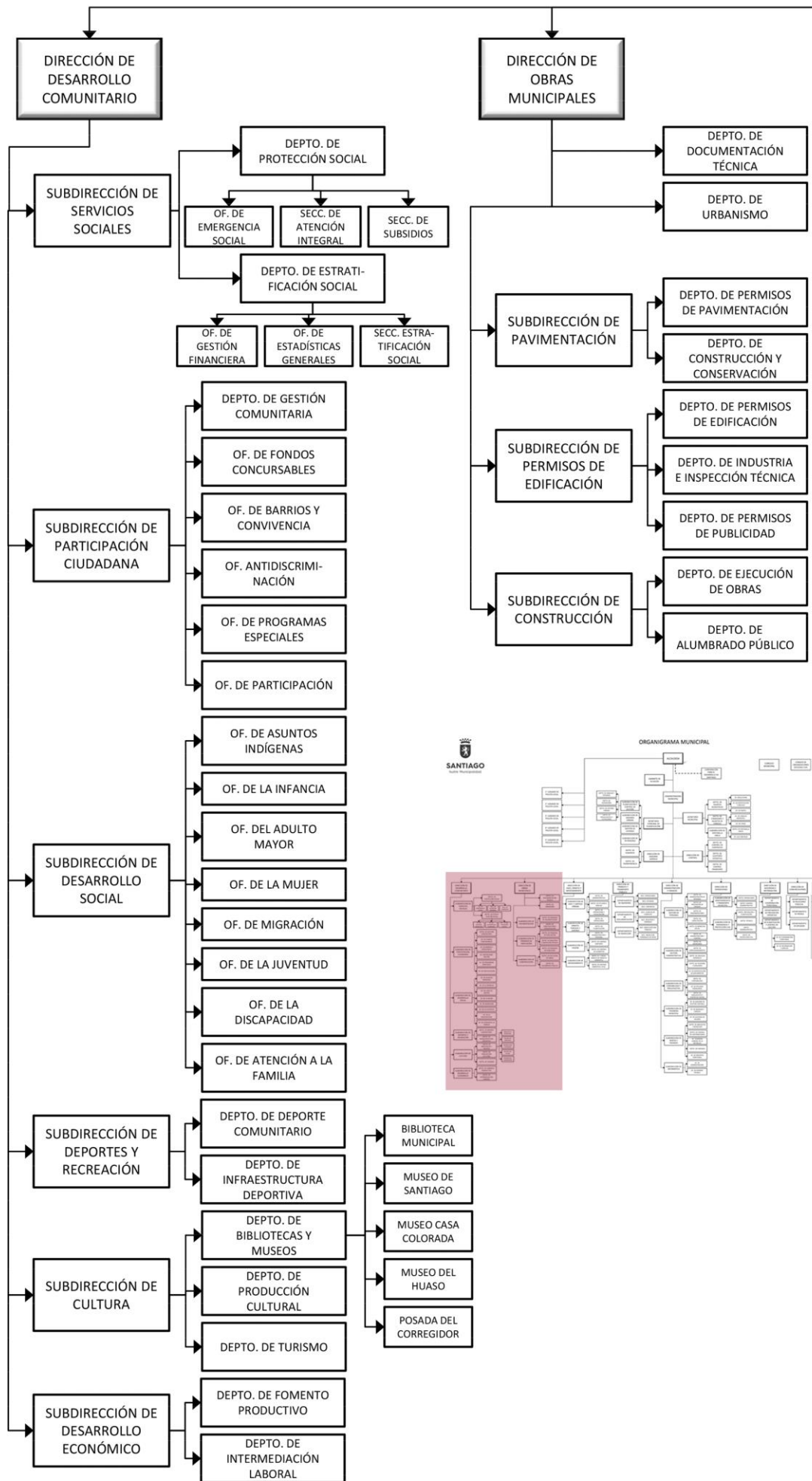
Cf. Hawk, Roger H., Reclutamiento y selección de personal, pp. 61-67.

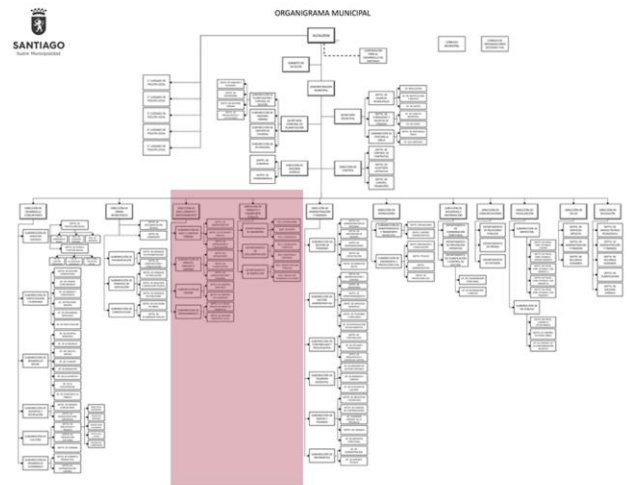
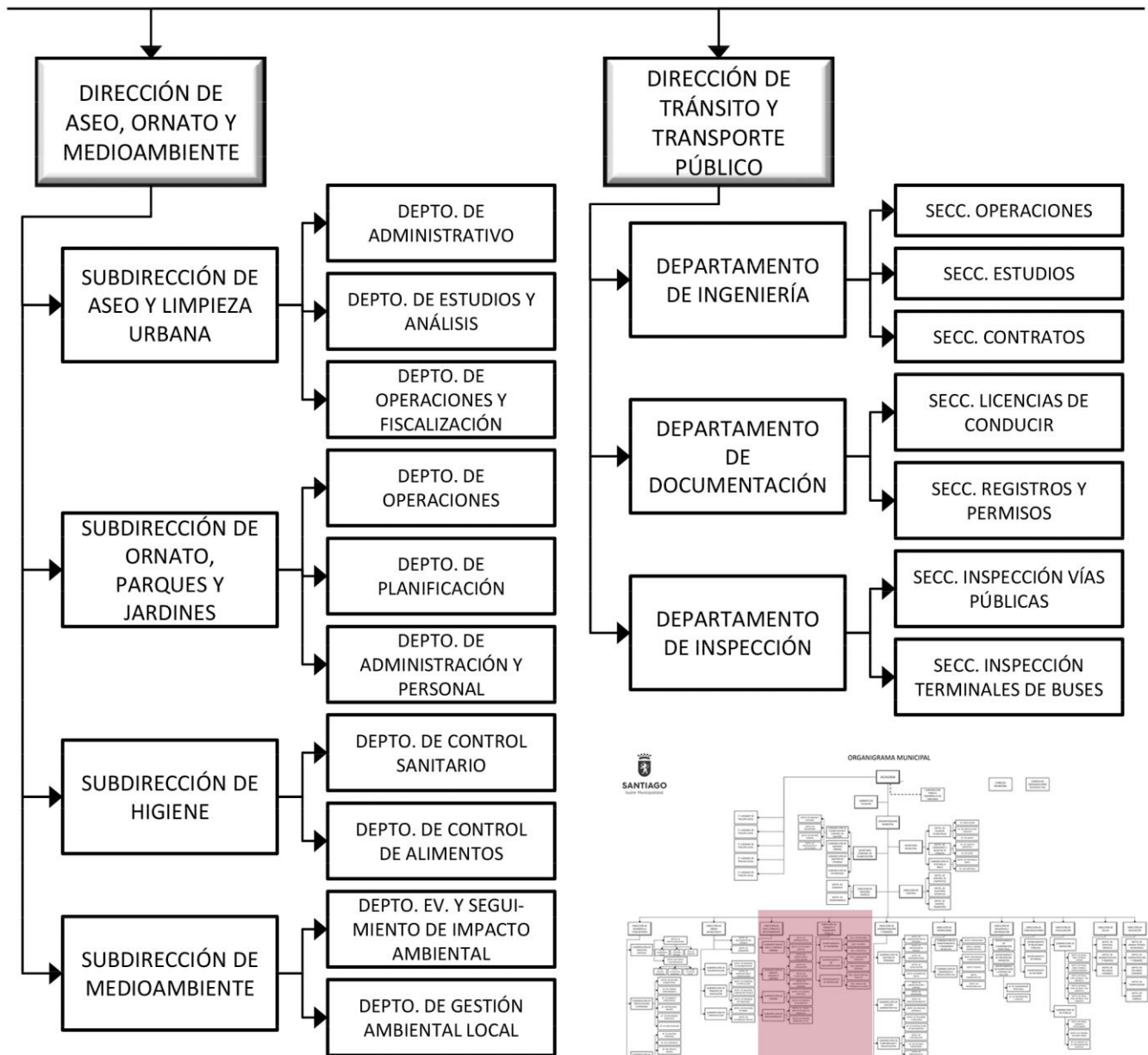
ORGANIGRAMA MUNICIPAL

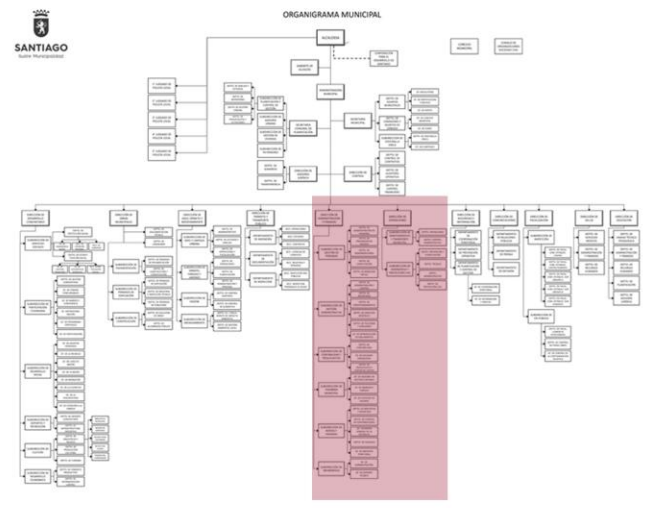
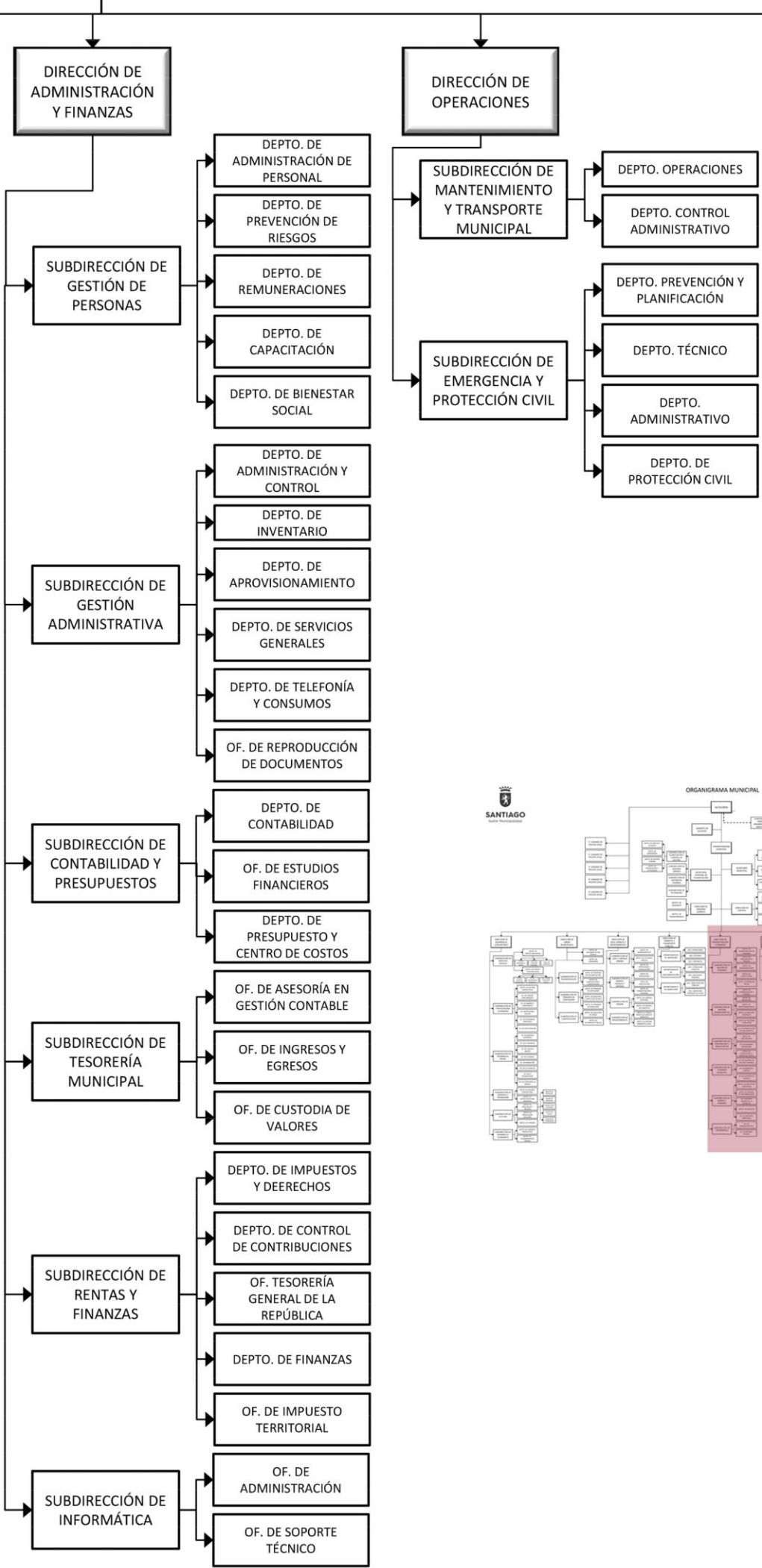
ANEXOS

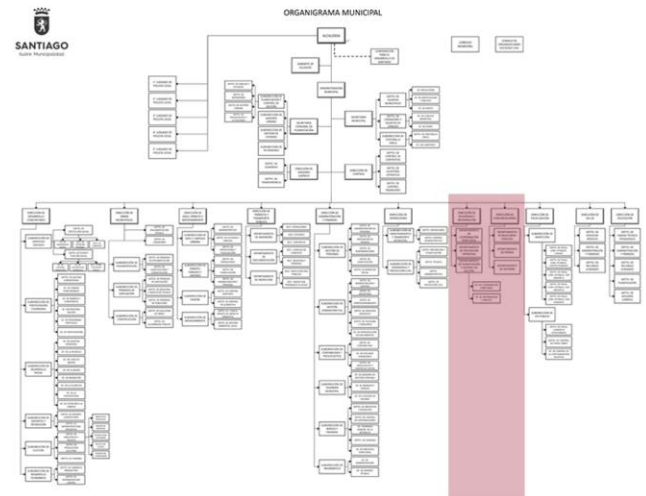
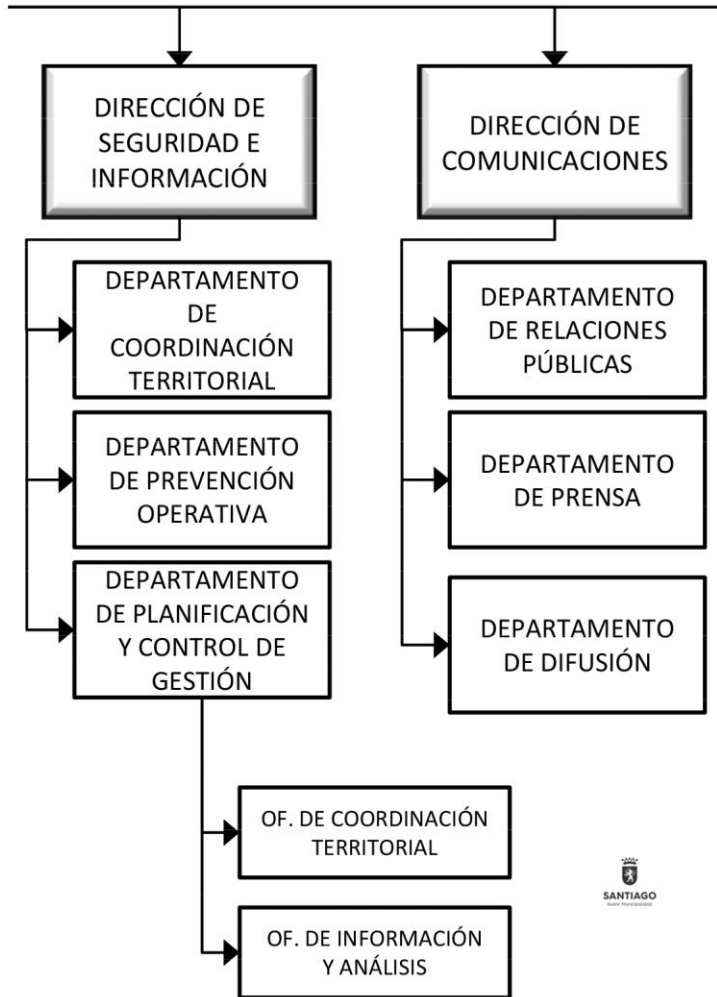
Anexo I - Organigrama

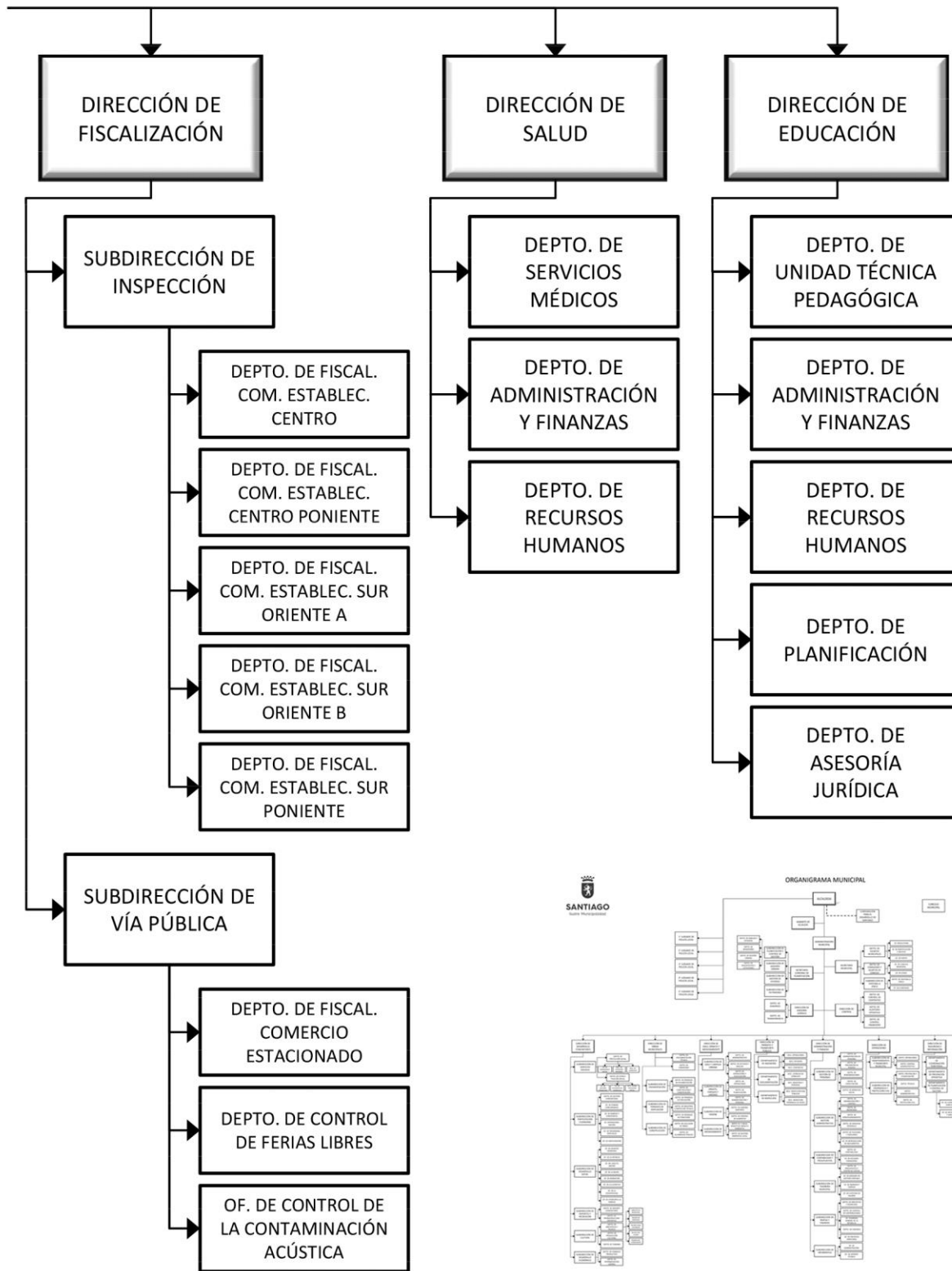




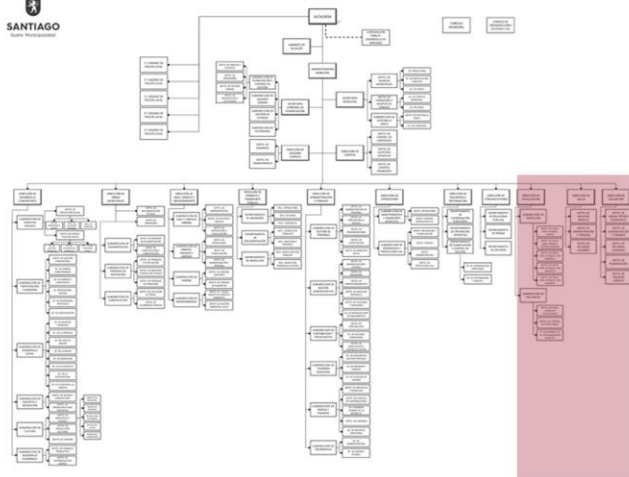








ORGANIGRAMA MUNICIPAL



Anexo II - Estructura de la Entrevista.

Preguntas Generales.

1. ¿Qué visión tiene sobre el uso de la bicicleta hoy en día en la ciudad de Santiago? (pequeño análisis histórico)
2. ¿Cuáles son los mayores beneficios que trae el uso de la bicicleta, personal y socialmente?
3. ¿Sabes cuales son las medidas que se implementan actualmente en la Municipalidad de Santiago?
4. ¿Con que ciudad del Mundo podríamos compara la situación actual de Chile?

Preguntas específicas.

1. ¿Cuáles son las características de la organización que usted representa? (perspectiva histórica, función, estructura, funcionamiento, recursos, entre otras)
2. ¿Cuáles son las actividades que realizan?
3. ¿Cuánta gente participa en su organización?
4. ¿Qué otros tipos de organizaciones de la sociedad civil relacionadas con el uso de la bicicleta existen en la actualidad? ¿Qué relación tienen ustedes con estas?
5. ¿Cuál es su contacto con la Ilustre Municipalidad de Santiago?
6. ¿Cómo evaluaría la situación actual de Chile? (infraestructura, políticas, impulso del uso, etc)
7. ¿Cuáles serian los cambios que se necesitan para que la bicicleta se transforme en un medio de transporte masivo?
8. ¿Tienes conocimiento del presupuesto que se designa para la creación de nueva infraestructura?
9. ¿Sabes cuantas son las personas que trabajan en la Ilustre Municipalidad de Santiago, enfocadas en la generación de proyectos para ciclistas?

Anexo III – Plano de la Ilustre Municipalidad de Santiago.



Anexo IV – Entrevistas.

Estefanía González, Ciclorecreovía.

Mi nombre es Estefanía González del Fierro, soy geógrafa de profesión, trabajo en la empresa Geomás, que es una consultora ambiental y Club deportivo, el Club deportivo Ciclorecreovía y a lo único que nos dedicamos como Geomás es hacer el evento Ciclorecreovía, que consiste más que en cerrar calles, a nosotros nos gusta decir abrir calles para la gente todos los domingos de nueve a dos de la tarde actualmente en más de 10 comunas, yo soy la jefa del departamento técnico, tengo 25 años, el departamento técnico es el que se encarga de la elaboración de nuevos circuitos, la definición de los circuitos, porque calles se va hacer, donde se hacen los desvíos, todo el plan técnico de desvíos vehiculares de señalizaciones provisionarias, definir cuantas personas vamos a necesitar, definir cuantos conos, cuantas vallas, es decir todas las medidas que tienen que ver con la implementación de un circuito las vemos nosotros, toda la gestión en los distintos ministerios organismos públicos, municipalidades para que el circuito se haga realidad, también lo vemos nosotros, también nos preocupamos de que los circuitos todos los domingos funcionen, es decir, desde el punto de vista de la seguridad estén bien, si es que hay que hacer alguna modificación, realizarla, que tengamos a toda la gente que necesitamos para trabajar en un circuito coordinamos con otras actividades que se quieran hacer en un circuito, todo eso lo vemos nosotros, en mi equipo de trabajo, yo trabajo con otros dos geógrafos, Francisca y César, que son los asistentes técnicos y trabajo con (alguien) que es la coordinadora de los coordinadores, todos los circuitos tienen un coordinador de circuitos y la (alguien) es la que coordina a todos.

¿Visión actual de la bicicleta en Santiago?

Mira nosotros si estamos metidos en el tema de la bicicleta, nosotros partimos un poquito antes, nosotros partimos con el tema de la ciudad, nuestro tema es la ciudad y nuestro tema son los espacios públicos ¿Cuál es nuestro diagnóstico? O ¿Por qué comenzamos a hacer esto? Es porque nos dimos cuenta de que cada día las calles están más transformadas en autopistas o calles para el flujo vehicular y han ido perdiendo o nunca lo han sido algunas de lleno, espacios públicos, nunca han sido espacios para diferentes tipos de actores y entre estos diferentes tipos de actores tenemos a los peatones, a los patinadores, a los ciclistas...el ciclista para nosotros es uno más de los actores debiese ser partícipe de lo que es la ciudad y lo que son las calles. Geomás hace ocho años aproximadamente comenzó a hacer Ciclorecreovía, porque los dueños de la empresa, Gonzalo y Lina, son una pareja, Lina es colombiana cuando Gonzalo con Lina viajan a Colombia, Gonzalo ve que esto se hace en Bogotá y un poco de ahí se toma, Bogotá lleva 40 años haciendo la Ciclorecreovía, y dicen: oye porque no hacemos esto en Chile...y ahí es cuando se trae el proyecto a Santiago...

¿Esta actividad no se realizó anteriormente en Chile?

No...antes no, se hizo una iniciativa que también la hizo Gonzalo con Lina en San Bernardo, pero algo que involucre el cierre de calles de la manera que nosotros lo hacemos no se había hecho, ¿Por qué hago hincapié en esto? Las corridas que organizan, dicen que cierran las calles pero ellos no cierran la calle, ellos organizan una corrida y carabineros cierran las calles...es decir los dueños de la productora de la corrida, no tienen idea que pasa, entre que...ellos de preocupan cuando se inicia la corrida y cuando termina, pero que pasa en la calle, que pasa en las calles aledañas, con los ciclistas, con los autos, con los peatones que estaban pasando, probablemente no tienen mucha idea porque ellos están preocupados de la corrida y de lo que es el evento en sí...nosotros por las características del proyecto, que esto es algo que hacemos todos los domingos, de 9 a 2 de la tarde, tenemos que saber cuál es el impacto desde el punto de vista vial, en las calles aledañas y todo el tema.

¿Cómo se arma este tema?

Nosotros elegimos una calle, para hacer el circuito ¿Cómo la elegimos? En terreno, nosotros vamos durante varios domingos a estudiar el circuito y siempre elegimos una calle que tenga una alternativa de desvío vehicular , y luego de eso hace un proyecto, el cual considera, por ejemplo, vamos a cerrar Irarrázaval e Irarrázaval tiene una paralela por la cual desviar el tránsito que es Dublé Almeyda y esta alcanza a soportar la capacidad vial que tiene Irarrázaval un día domingo en la mañana y que está a menos de 500 metros, por ende los paraderos de las micros no se ven tan afectados, no les quedan lejos a la gente y luego se hace todo un plan de señalizaciones, donde vemos un mapa y vemos que señales provisionales tenemos que instalar y en que partes, que puntos estratégicos para que el vehículo que no tenía idea que se iba a hacer esta actividad sea advertido antes de llegar a Irarrázaval y que se tiene que desviar y ese es el plan que nosotros hacemos, además de ver calles tenemos que cerrar porque tu puedes poner un montón de señales pero la señal por sí misma no te asegura nada, lo que uno tiene que hacer es impedirle al auto que se meta a la calle...entonces vemos si tenemos que poner vallas, si es que hay que poner conos o una barrera, todo este proyecto se hace en conjunto con el municipio, la dirección de tránsito y después se presenta a la SEREMI de transporte...nosotros lo presentamos y esta llama a reunión a la CONASET, al Transantiago si es que hay buses involucrados y al municipio y a nosotros, y en esa reunión nos revisan el proyecto, nos hacen observaciones, nosotros subsanamos esas observaciones y luego se aprueba el proyecto y a la unidad operativa de control de tránsito...nosotros no ocupamos los servicios de carabineros para el cierre de calles, como te digo somos nosotros los que las cerramos y organizamos todo este plan y hacemos que funcione...esa es la manera del funcionamiento de esto, y como se liga con la bicicleta, nosotros estamos cerrando la calle por una actividad que es recreativa, no competitiva y es un tema como es recreativa es para diferentes tipos de usuarios no motorizados, este más que el evento de la bicicleta, es el evento del NO motor, pero como nosotros cerramos la calle, es el momento perfecto para que la gente vea que se puede

movilizar por otro medio que no sea el automóvil, se dan cuenta que no era nada terrible y que no era tan difícil, te pongo un ejemplo, el circuito de la florida tiene 3 kilómetros una persona va el día domingo en bicicleta hace el circuito dos veces ida y vuelta ya hizo 12 kilómetros, y dice: oye anduve 12 km el circuito en una parte es subida, pero no me sentí mal, no transpire tanto, no me atropellaron, puede interactuar con el auto y no fue nada terrible, oye ¿qué pasa si trato de irme a mi trabajo en bicicleta? Se mistifican muchas cosas relacionados con la bicicleta, que te van a atropellar, que transpiras mucho, etc. Y la gente con la experiencia que tiene los domingos que no es en parque cerrado, sino que es en la calle misma aprende que puede hacer esto.

¿Esa experiencia desde que punto de vista la das?

Tenemos una encuesta, que pregunta a la gente, ¿cómo es la experiencia de vivir Ciclorecreovía a afectado en su modo de movilidad en la ciudad? Y ahí tú ves como sobre un 30% de los encuestados se moviliza más en bicicleta y más en transporte público. En general es eso, esto tiene ya que ver con políticas de movilidad urbana.

¿Beneficios de la bicicleta?

Para mí el principal beneficio tiene que ver con incluir la actividad física en la vida diaria, actualmente si tú le dices a una persona, has deporte todos te van a decir: no tengo tiempo... (ejemplo) el aporte de la bicicleta en este caso estas incorporando la actividad física dentro de tu vida diaria, es decir, no es una actividad extra que tengas que hacer en otro momento del día, no te quita horas, diferentes a lo que tú tienes que hacer en tu rutina diaria, sino, que la actividad física pasa a ser parte de tu rutina diaria, porque la ocupas para ir a trabajar y para devolvete del trabajo, además, está comprobado que al hacer actividad física sobre todo antes de las jornadas laborales y antes de ir a dormir te fomenta el descanso, en la mañana que tú estés con mayor energía, que estés más concentrado, entonces la oportunidad que presenta la bicicleta frente a otras disciplinas deportivas es gigantesco, sobre todo en un país como este.

¿Y a nivel social?

Hay unos estudio muy interesantes, que se han hecho en otros países, sobre como a afectado el que se haga Ciclorecreovía, en la disminución de ruido en la ciudad y en la disminución de contaminantes...ahí hay un gran tema, cuando uno habla de medio ambiente uno no habla de los arbolitos solamente ni de los elementos ecológicos, el medio ambiente en el fondo es la relación de los elementos naturales, pero también, del ser humano dentro de ellos y como estos contribuyen...y estamos hablando del tema de la calidad de vida, de cómo se configuran las ciudades, entonces el aporte que hace la bicicleta como dentro de las políticas de movilidad es importantísima, basta ver lo que paso el viernes con el colapso del metro, donde no hubo metro y la ciudad colapso, porque no había alternativa, los buses no dan abasto y la gente que salió en auto se encontró con tacos gigantesco y eso te demuestra que esta ciudad no está preparada para recibir una carga de vehículos mayor a la que tiene actualmente, si actualmente

estamos colapsados...entonces el fomentar el traslado en bicicleta ayuda desde el punto de vista medio ambiental, me refiero: al ruido, a contaminación, a calidad de vida, al deporte, a los beneficios individuales que tiene la persona, que lo hace estar en una mejor disposición y ánimo con los otros y también con respecto a cuál es la ciudad que queremos. Hoy día (una cifra que se me ocurre a mí) el 50% de la infelicidad de las personas tiene que ver por cómo se traslada a los diferentes lugares, el estrés que significa andar en metro...a mí me pasa, yo vivo al lado de la pega, me demoro menos caminando que en bajar la bicicleta de mi departamento, y mi vida cambió, yo antes vivía en La Florida y estudiaba en el centro, y ahora no tener que andar en metro, no tener que andar en micro, poder ir a almorzar a mi casa es una cuestión que de verdad me cambió la vida, ando de mejor humor, ando más contenta, soy más simpática con la gente, antes andaba súper idiota cansada, con sueño, ojeras y es impresionante como te cambia la vida.

¿La relación que mantienen con la Municipalidad de Santiago?

Bueno, nosotros somos una empresa privada, y de la red de ciclovías recreativas de América, que es la agrupación que une a todas estas iniciativas a nivel continental Perú, Ecuador, Estados Unidos, Canadá, Colombia, México, etc....nosotros somos el único país donde lo hace una institución privada, en el resto de América esto lo hacen u organizaciones civiles o el Estado, por ejemplo, en Bogotá, esto lo hace el Gobierno y esta fijo dentro de los planes, eso ya te da una primera aproximación, de cuál es el grado de participación de la instituciones públicas en este proyecto en Chile a diferencia de los otros, no nula, más un rol secundario, no de gestor, acá los gestores de este proyecto Ciclorecreovía en Chile es una empresa que se llama Geomás, que no ganamos casi nada de plata con esto, al contrario, tenemos muchos circuitos desfinanciados, esto funciona gracias casi al espíritu santo y bueno, esa es la primera aproximación, entender que cuando este proyecto partió, hacer esto en Santiago éramos mirados como unos locos, ¿ cómo se le ocurre que van a cerrar una calle, que pasa con los vehículos? Se van a necesitar 100 carabineros por domingo para que esto funciones, un poco la relación que se comenzó a dar desde un comienzo entre nosotros como ciclo recreo y los municipios era casi de pedirles un favor, podrás entender que como se les pide como un favor, ninguna comuna está dispuesta a ni siquiera poner un recurso, entonces esto se comenzó a ofrecer de manera gratuita a los diferentes municipios y nosotros nos empezamos a financiar por medio de auspiciadores. Luego muy posterior alrededor de los últimos tres años, el instituto nacional del deporte, ahora ministerio del deporte, hizo algunas licitaciones públicas para poder hacer el evento Ciclorecreovía, que nosotros habíamos postulado en conjunto con otras empresas y hemos ganado, porque somos los únicos que llevamos 7 u 8 años haciendo esto y con alto estándar de seguridad. Actualmente los municipios no pagan por que esto se haga, como participan ellos...ellos primero están de acuerdo con el proyecto a través de la dirección de tránsito nos ayudan a estudiar el circuito y nos dan el visto bueno y para todos los proyectos nos dan una cartita que da su apoyo al circuito. En Santiago tenemos uno de los circuitos más largos que va desde pio nono con cardenal José María Caro dobla por el borde del Museo Bellas Artes, Monjitas,

Catedral hasta Matucana. Actualmente Santiago está muy interesado en este proyecto, de hecho, el circuito antes no llegaba hasta Matucana, y el municipio nos pidió que llegara hasta Matucana y ellos financian el último tramo del circuito, ponen recursos todos los meses y nosotros le hacemos un informe todas las semanas de lo que ocurre en ese tramo del circuito, porque querían que fuera más largo. Conversamos todas las semanas con la Municipalidad de Santiago, le mandamos los informes de lo que está pasando y además se hacen muchas actividades en Santiago corridas, cicletadas y tenemos que generar ciertas coordinaciones...Santiago está muy interesado en unir el circuito de Santiago con el circuito que tenemos en San Joaquín en la calle las industria y ellos nos llamaron por quieren unir a través de Lira a Sierra Bella, ellos fueron a hablar con la Municipalidad de San Joaquín para que ellos aporten con su tramo, y han estado muy motivados con eso...la alcaldesa Carolina Tohá se comprometió y habló con el Ministerio de Transporte para que esto fuera viable y están buscando ahora la forma de financiamiento. Han estado muy comprometidos con el tema de Ciclorecreovías en el último tiempo, nosotros nos contactamos siempre con la gente de tránsito en caso de que haya algo que ver...yo te diría lo que nos falta un poco es ver la coordinación con las actividades externas pasa muchas veces que el municipio autoriza actividades que pasan por Ciclorecreovía y no nos preguntan, las productoras de las corridas trabajan pésimo, no se preocupan de como se corta el tránsito, se lo dejan a carabineros. Nos falta eso pero no por un tema de interés o porque no haya compromiso, sino por un tema de coordinación de tiempos, no es fácil. La Municipalidad de Santiago, de abrir este circuito que une a Santiago con San Joaquín sería la Comuna con más kilometraje de Ciclorecreovía en Chile.

¿Su relación con las Instituciones civiles?

Es una relación de colaboración...nosotros tenemos una relación muy cerca con bicicultura, con “recicleta”, con “macleta”, con movimiento furiosos, existe un relación pero lejana, ellos no nos buscan y nosotros tampoco... de hecho “macleta” viene haciendo su escuela de bici mujer, la hace en el espacio de la ciclorecreovia, bicicultura cada vez que ha querido poner algún stand o en algún tema nos apoya, ahora nosotros estamos haciendo una cicletada en el marco del Congreso de Ciclorecreovias de América y bicicultura nos apoya en la organización, en este vienen de todas las redes de ciclorecreovías a conversar sobre este evento, estarán los alcaldes, subsecretarios de medio ambiente, subsecretario de transporte, el seremi de transporte, se va a hablar de tantas iniciativas similares. Eso por un lado con la sociedades civiles ligadas con el uso de la bicicleta, por ejemplo, la otra vez se acercó a nosotros el club de bicicross de Ñuñoa, porque quería poner un stand en la ciclorecreovia de Ñuñoa para contarle a la gente sobre este club, se coordinaron conmigo, pusieron el stand, nosotros les dimos el espacio.

¿Tiene algún costo?

Para organizaciones civiles no, la gente de las asociaciones nos ofrece a cambio enseñarles a nuestro personal como reparar bicicletas por ejemplo y así todas las demás, porque en el fondo nuestro objetivo es abrir las calles para que las gente las empiece a

utilizar, siempre en coordinación con nosotros, porque nosotros somos los responsables de la actividad, ahora si alguien que tiene auspiciador y quiere vender alguna marca, ahí si se ve el tema de los costos porque está sacando un provecho económico de la actividad.

¿Alguna vez han tenido algún conflicto con estas sociedades civiles?

No que yo recuerde, en general no

¿Cuáles son sus futuros proyectos?

Antofagasta, ciclo recreovías en Antofagasta van, probablemente partan en enero o febrero, Lira Sierra Bella en Santiago, vamos a inaugurar un circuito en el bosque el 7 de diciembre y durante diciembre vamos a inaugurar un circuito en la Cisterna, en San Bernardo y en Cerrillos, inauguramos un circuito hace dos semanas acá en Macul, además de eso tenemos un circuito estudio en Vicuña Mackenna en la Comuna de la Florida, para ampliar lo que existe en Santa Amalia y tenemos estudiado Antonio Varas para unir Pocuro con Irarrázaval y también el Bosque Norte para unir Sánchez Fontecilla en Las Condes con la Costanera Andrés Bello, por el borde del Costanera Center, esos serían. Y el gran proyecto de nosotros es que todos los circuitos que tenemos hoy en día se conecten a través de vías, cuando nosotros inauguramos Macul, elegimos la Av. Macul pensando que algún día se va a poder unir con Ñuñoa por Irarrázaval, cuando abrimos Las Industrias en San Joaquín fue pensando que algún día se iba a poder unir por Lira y Sierra Bella a Santiago y eso hoy día se está materializando y otros más. Siempre la puesta de esto es hacer un circuito Metropolitano que este unido, no circuitos particulares y solos sino un gran circuito y una gran red a nivel Metropolitano.

¿Red Ciclovial de la Américas?

Esta iniciativa tiene muchos nombres distintos en diferentes países ciclo paseos, ciclo recreo vías en fin hartos nombres distintos pero el nombre genérico sería Ciclovías recreativas, nosotros somos miembros fundadores de la Red de ciclovías recreativas de las Américas que es la organización que agrupa a todas las organizaciones que hacen esto en distintos países, y una vez al año nos juntamos a conversar cómo va el tema, como se ha gestionado, como se está dando, como se financia en algunas partes, que otras actividades se hacen paralelas en ellas, que hacer en frente de condiciones climáticas adversas, como afecta esto en la política pública, cuales son los beneficios que tiene...y este año nosotros organizamos ese congreso, todos los años se hace en un país distinto y este año nos toca. Desde comienzo del 2000 que se junto la Red y eso sirve para compartir las experiencias y también darle un sentido a nivel de proyecto para las ciudades latinoamericanas, estas tienen particularidades que otras ciudades no tienen y es súper potente lo que se puede aportar desde ese lado.

¿Con que ciudad compararías la situación actual de Santiago?

Como opinión personal, a nivel infraestructural no sabría decirte a que ciudad se parece Santiago y en términos de actividades como Ciclo recreo vías, en realidad somos súper diferentes. ¿En qué sentido? Te pongo un ejemplo, en Rosario, que se hace esto en Argentina nosotros tenemos a un vigía en cada uno de los cruces, ahí no tienen a gente en los cruces porque la gente respeta la luz rojas y no es necesario que alguien les diga que tienen que parar, en Argentina en general lo que es infraestructura en ciclovías o el uso de la calle para actividades culturalmente es completamente distinto, la gente ocupa la calle todos los días para distintas cosas, entonces no se a quien nos pareceremos, la verdad es que no...estaba pensando en la cantidad de gente que hay en Santiago, tenemos menos que Rio de Janeiro, pero no, son realidades muy diferentes.

¿Ustedes participan en la mesas de trabajo de la Municipalidad de Santiago?

No, la verdad es que nosotros estamos enfocados en otra cosa, no en la creación de nuevas ciclovías.

¿Presupuesto, aportes? Ustedes son una institución con fines de lucro.

Somos una empresa, casi todo se hace por la consultora medio ambiental Geomás.

¿Existe algún aporte Municipal?

Si, Santiago hace un aporte que es para financiar el tramo que te nombre anteriormente y no hay ningún otro aporte municipal. Y bueno la licitación del Ministerio del Deporte que actualmente financia seis circuitos, pero...te voy a contar como funciona esto; nosotros trabajamos con 300 personas todos los domingos que tienen un sueldo aproximado de 15.000 pesos todos los domingos, eso es lo que se le paga líquidos, pero sin contar lo que se va para la previsión, para las cotizaciones y todo el tema, nosotros tenemos a 30 personas que trabajan fijas acá con nosotros entre la oficina y la bodega, tenemos 10 camiones que trasladan todas las cosas los días domingos más los asientos, conos, vallas más los toldos, más el agua que se entrega...entonces este es un proyecto caro, muy caro y es un proyecto que actualmente monetariamente no se sustenta, nosotros del total de circuitos que tenemos, tenemos financiada la mitad de los circuitos, por ejemplo la Florida tiene un stand de Quaker, pero ese stand no financia el circuito completo, entonces ese es todo un tema, porque esto parte un poco por un sueño y la razón por la cual nosotros hemos ido abriendo circuitos tiene que ver con este sueño de los espacios públicos, con el sueño de interconectar Santiago y hemos tenido que ponerle un poco el freno al sueño de hacer esto porque nos dimos cuenta que estamos abriendo mas circuitos de lo que éramos capaces de sostener porque claro tu puedes tener auspiciadores en las condes providencia parque metropolitano incluso en Santiago pero cuando ya estás hablando del Bosque, San Bernardo, la Cisterna al auspiciador ya no le es tan interesante estar en ese circuito, entonces si nosotros abriéramos circuitos solamente en los lugares que más se vendiera, probablemente no podríamos llegar a

todos los lugares que queremos ni a toda la Región Metropolitana, ni a los lugares que hoy día está llegando, entonces las licitaciones del Ministerio de Deporte han servido para llegar a esos lugares, pero las licitaciones que entrega el gobierno tampoco alcanzan a sustentar los circuitos, no alcanzan para ganar plata con esto, ni alcanza para sacar un provecho económico y la realidad que hoy día nosotros tenemos como empresa es que gastamos más plata de la que recibimos.

¿Cuáles crees que son las mayores dificultades para el desarrollo de nuevas infraestructura?

Qué buena pregunta, bueno yo soy geógrafa entonces he estudiado siempre los temas, y mi área de especialidad antes de venirme a la ciclo siempre fue la planificación urbana, el ordenamiento territorial, la evaluación ambiental y el gran problema que tiene Santiago en la infraestructura de ciclovías y que lo tiene a todo nivel es que no hay una visión ciudad y no hay una visión intersectorial.

¿A qué te refieres con una visión ciudad?

En que las ciclovías siempre se han hecho por comunas y que tu vas pedaleando por una comuna y te cambias de comuna y se acaba la ciclovías. No hay una visión como intersectorial a que las personas que hacen ciclovías no conversan con los otros ministerios o con los otros organismos públicos que también hacen cosas sobre la ciudad, entonces puedes tener que un día hay una ciclovía súper bonita y quizás hay que construir un colector de agua lluvias y tuvieron que hacer pebre la ciclovía por hacer el colector de agua lluvia por ejemplo. Yo creo que el principal tema, a mi como ciclista me molesta de las ciclovías es que las ciclovías no están hechas para utilizar la bicicleta como medio de transporte, son súper peligrosas, te puedo dar 3 ejemplos, la ciclovía de Antonio varas va en los dos sentidos del tránsito de norte a sur y de sur a norte, pero la calle Antonio varas va solo en un sentido de tránsito que es de sur a norte, entonces que pasa, como yo ocupo la bicicleta como medio de transporte no para salir a pasear ando a una velocidad en la cual me estoy trasladando como medio de transporte, no voy lento, voy más o menos rápido, y que es lo que pasa, voy de norte a sur que es el sentido distinto que tiene el tránsito y de repente sale un vehículo por una calle y mira solamente para un lado, entonces llega y se tira, un peatón que cruza en la mitad de la calle mira solo en el sentido del tránsito, eso por un lado. En general todas las pistas que van por la vereda a mi gusto son pésimas, uno: porque van dando vueltas para esquivar los árboles, los postes... autos que estén mal estacionados, los paraderos de micros y además que el vehículo que sale por una calle está esperando que desde sus dos lados aparezca un peatón a velocidad de peatón, por lo tanto sus reflejos y su reacción cuando está saliendo a un cruce es esperar a un peatón, uno en la bicicleta pasa mucho más rápido, por lo tanto la velocidad de reacción que tiene que tener el vehículo para no atropellar a la persona que viene por la vereda es completamente distinta y cuando de un día para otro pones una ciclovía y empiezas a incorporar la bicicleta andando súper rápido, estas generando una situación de peligro súper grande, yo no ocupo las ciclovías, yo ocupo las calles para andar en bicicleta y encuentro que es mucho más segura que la ciclovía,

además muchas ciclovías terminan de la nada y aparecen más allá y te crea el conflicto con el peatón.

¿Falta de educación en seguridad vial?

No, es una mala planificación, están mal hechas, la solución no es decirle al automovilista que tiene que respetar.

¿Pero no mejoraría la situación?

Sería una medida parche, yo creo que la infraestructura tiene que estar a la altura, por ejemplo, ahora Orrego que está más interesado en el tema y Bachelet que está poniendo dentro de su metas la instalación de ciclovías conectadas y todo el tema, van a invertir un montón de plata, hagan las cosas bien de una vez por todas si no es difícil.

¿Consideras que haciendo más infraestructura para ciclistas vas a aumentar el uso de la bicicleta?

Completamente, porque tienes infraestructura donde la gente se puede sentir segura al andar, más allá de que a mí no me gustan las ciclovías, lo puede ver en Antofagasta, Antofagasta tiene una sola ciclovía y me toco recorrer Antofagasta en bicicleta porque estábamos viendo un circuito, no había ni una ciclista en la calle, en dos horas de recorrido, no vi a ni un ciclista por la calle y los autos y las micros se te tiraban encima, te encerraban, ahí me di cuenta de que Santiago a evolucionado en cuanto al respeto por el ciclista sin embargo cuando me devolví por la ciclovía de la costanera todos los ciclistas están enfocados en la ciclovía de la costanera y súper bien preparados.

Pero en ese mismo caso, ¿Qué hará el ciclista cuando se termine esa ciclovía? Alguien que esté empezando y no se atreve a andar por la calle.

Se mete a la vereda generalmente.

Pero eso ¿no genera otro conflicto?

Es que por eso mismo hay que hacer buenas ciclovías y buenas ciclovías que estén bien interconectadas, y que estén al nivel de ciudad, donde tú puedas estudiar cuales son los circuitos más transitados para llegar a ciertos destinos y poder generar esa vía. Si tú me preguntas a mí, en el futuro quizás debiesen haber vías o calles para las bicicletas o quizás educación para que se pueda compartir la calle, para que puedan andar ciclistas con autos por las mismas vías sin tener que estar segregando los medios de transporte y todos podamos ocupar las mismas vías, esa también podría ser como una propuesta, entendiendo, hay que hacer infraestructura, una: que sea a nivel de ciudad porque es ilógico pensar que una persona en Santiago se traslada solo en una comuna, eso no ocurre y tienen que ser pensadas en conjunto.

¿Reparar las ciclovías existentes?

Es que para mí, hay ciclovías que no tienen reparación, por ejemplo dublé almeyda, esa es mala, y bueno esa es una ciclovía recreativa o pista recreativa, no es una ciclovía, es una pista para que la gente salga a pasear. ¿Que ciclovía a mí me gusta?

¿Lyon?

No, es que pasa lo mismo que con Antonio Varas es doble sentido la ciclovía pero la calle un puro sentido.

Esta el caso de Santa Isabel que la ciclovía tiene un solo sentido, al igual que la calle, pero de todos modos existen ciclistas que bajan por ahí.

Aah bueno, ahí es culpa del ciclista, si lo atropellan.

Pero no es solo eso, el accidente más común en esa ciclovía es el mismo choque de ciclistas.

Ahí hay un tema de educación, pero también ¿qué pasa? ¿Por qué colapsa la ciclovía de Santa Isabel? Porque bueno, esta la ciclovía de Tarapacá que es la que baja, y quizás debiesen ocupar esa, pero si tu tuvieras infraestructura en todas las calles o una pista reservada o compartida, e incluso una calle por medio, no se te atocharía una pura ciclovía, es lo mismo que pasa con los autos, los autos también tiene que respetar los sentidos de transito...bueno ahí también hay un tema de educación al ciclista, a mí me da mucha rabia el ciclista que anda por la vereda y que pasa a rajado, yo cuando me he tenido que meter a la vereda, me bajo de la bicicleta, o ando lento, pido permiso y doy las gracias, porque la vereda es el espacio para el peatón. Me molesta mucho que el ciclista piense que la calle es suya, o que la vereda es suya, pero acá (Ciclocreovía) se trata de que la calle sea de todos, peatones, patinadores y un montón de actores.

¿Cómo evaluaría la situación de la infraestructura actual?

Bueno, si nos comparamos con Holanda o si nos comparamos con lo ideal, probablemente le pondría un cero, ahora hay que entender también como a evolucionado Santiago, como ha evolucionado las diferentes comunas, y yo diría que la comuna de Santiago a hechos buenos esfuerzos por infraestructuras para bicicletas, creo que Santa Isabel es un buen esfuerzo, Tarapacá también, Carmen es un esfuerzo más o menos, la del bandejon central de la Alameda es un esfuerzo más o menos, frente a Macul que no tiene ninguna ciclovía, en Macul todos los días hay ciclistas en la calle, entonces si comparamos a nivel comunal o lo que se ha hecho en otras ciudades de Chile, yo creo que Santiago a estado avanzando con esfuerzos muy parcelados, muy comunales, muy no de visión de ciudad.

¿El desarrollo varía según el gobierno de turno?

No, porque está el momento estas son iniciativas a nivel comunal, como gobierno central claro, hay una que otra política, que le pide, pero hoy día los que están haciendo o no ciclovías son la comunas, son los alcaldes, y el gran tema que tiene Santiago y de Chile en su funcionamiento, tiene que ver con que no hay, no existe ninguna figura política que tome decisiones a nivel de ciudad de manera normativa.

¿Y los Gobiernos Regionales?

Sí, pero el gobierno regional, por ejemplo, el plan regional de ordenamiento territorial, los PROT, que dicen como se tiene que desarrollar, son indicativos, ¿Qué es lo normativo? El plan regulador regional, que se tiene que ceñir al plan regulador metropolitano y todo el tema, y hoy día por más que Orrego diga que hagamos un plan y van a invertir dinero, igual quienes hacen los esfuerzos es la comuna. Ahora al Gobierno se les ocurrió el tema de hacer ciclovías, pero ya tienes ciclovías como la de Dublé almeyda, la de Antonio Varas, Pucuro, Tarapacá, Santa Isabel, entonces todos esos esfuerzos chicos que ya se hicieron mirando solamente la comuna ahora se tienen que acoplar a una idea que se les vino desde el Gobierno Regional, pero Chile en su forma de trabajar los temas territoriales nunca ha trabajado los temas territoriales de manera mancomunada y eso se refleja a nivel de los conflictos ambiental, a nivel de conflictos territoriales, a nivel de las ciclovías, de todo...las ciclovías son una expresión más de como el sistema no es generalizado y cuando se ha hecho un plan a nivel generalizado como el Transantiago, bueno ya sabemos lo que pasa.

¿Cuáles serían los cambios necesarios para que la bicicleta se transforme en un medio de transporte?

Primero hacer una política de ordenamiento territorial en Chile, para mí eso es fundamental.

¿Por qué?

Porque hoy día todas las decisiones que tienen que ver con cómo funciona el territorio no las dirige nadie, no hay una visión común...la visión común hoy día son las de mercado, las decisiones de mercado, entonces, la bicicleta para mí por sí sola no es un tema, sino que tiene que ser parte de una política pública que tiene que ver primero en que ciudad queremos vivir, en las políticas de movilidad urbana, en las políticas de transporte y para eso tiene que haber un gran paraguas que una estos distintos aspectos, que tiene que ver con la calidad medio ambiental, con qué ciudad queremos vivir, con la calidad de vida, con los medios de transporte, etc...y la bicicleta pasa a ser uno de los elementos que aporta a esta visión general pero para mí hay que dejar de hacer las cosas sectorialmente cuando nosotros la bicicleta la tenemos como “no la bicicleta, que la defensa de la bicicleta y la reivindicación de la bicicleta” seguimos mirándonos el ombligo desde el sector que te afecta...yo soy ciclista y defiendo la bicicleta, yo soy automovilista y

defiendo el auto, yo soy chofer del Transantiago y defiendo el bus...y seguimos con las luchas de reivindicación del aspecto que a mí me interesa desde mi sector. No hay nada que nos junte y nos digamos “¿qué ciudad queremos? ¿Qué Santiago queremos?” queremos un Santiago limpio, queremos un Santiago descongestionado, con calidad de vida, etc... ¿Como conseguimos eso? A través de por ejemplo creando más espacios para la bicicleta, fortaleciendo el transporte público, disminuyendo la contaminación, el ideal tiene que ver con eso...un primer paraguas de la ciudad en la que queremos vivir, donde la base tiene que ser la participación de las personas que viven en la ciudad o que más bien hoy día soportan la ciudad y después de eso ir incluyendo cada uno de estos aspectos como particulares, pero no hacer lo de la bicicleta por la bicicleta, porque a mí me gusta andar en bicicleta y quiero que haya más infraestructura para la bicicleta...algo que analice el tema de la ciudad.

Es como el tema de las autopistas, cuando se plantea que el gran tema para solucionar los problemas taco, es con la autopista, lo que tú estás haciendo al crear nuevas autopistas, es fomentar el uso del auto, cuando quieres hacer una autopista por Av. La Florida lo que le estas diciendo a la gente es...ocupe el auto porque le estamos creando infraestructura para que usted se movilice más rápido, entonces pensar que la solución a los tacos es a través de la creación de autopistas es una tontera y es cosa de ver las autopistas como en las horas de taco, tienen taco...ósea es así de sencillo, y con la bicicleta puede pasar lo mismo, ¿Cómo fomentas el uso de la bicicleta? Creando infraestructura para que la gente pueda andar en bicicleta.

Una vez discutí, antes en otras pegas, con gente que se dedicaba a la construcción de ciclovías y todo el tema, y te decían: es que hay muy pocos ciclistas, como le vamos a quitar espacio a los autos para que hayan ciclistas creando infraestructura para la bicicletas, si hay tan pocas bicicletas...precisamente porque construyendo infraestructuras para las bicicletas tu fomentas el uso de la bicicleta, hay muchos ciclistas en potencia, y eso te lo demuestra la Ciclorecreovía, tú los domingos cierras las calles, en fondo estas creando infraestructura, y salen 40.000 personas en Santiago de las cuales la mitad son ciclistas, así de sencillo.

¿Tú consideras que la Municipalidad fomenta el uso de la bicicleta?

Sí, yo creo que sí.

¿Por qué?

Uno, genera infraestructura para el uso de la bicicleta, por lo menos en los ha sido nuestra experiencia como Ciclorecreovía ha estado apoyando y ha sido de los municipios que se ha involucrado de manera más temprana y con mayor interés por hacer el evento, precisamente porque ve cual es el impacto que tiene en la movilidad a nivel de la ciudad. La municipalidad de Santiago también participa en las mesas de movilidad urbana que tiene el Ministerio de Transporte a generado espacios participativos para el tema. Te aprovecho de decir que no tengo ninguna simpatía personal con la actual alcaldesa, ni a

nivel político ni nada, de hecho todo lo contrario, jamás hubiese votado por Carolina Tohá en mi vida, entonces te lo digo un poco para decirte desde un punto de vista más objetivo, ahora si esos esfuerzos han sido planificados de una forma más colaborativa por esta visión de ciudad y con todo este ideal, no, yo creo que falta y falta mucho.

Si yo analizo la cantidad de programas o temas, si lo fomenta, ahora que tan en serio o que tan lejos quieren llegar con eso, ahí no sé, no sé si es tan en serio o si es un proyecto tan de creer, o si es porque hoy día un alcalde hace ciclovías o ciertos temas, gana un montón de votos.

Manuel Ocares Rodríguez; MFC

Profesión

Soy técnico en turismo y soy contador, aunque en realidad yo considero que eh estudiado en la universidad de la vida, porque se de muchas cosas, pero mis dos títulos son contador y técnico en turismo.

¿Tú perteneces y participas en movimiento furiosos ciclistas?

Claro yo pertenezco al Movimiento Furiosos Ciclistas de hace aproximadamente unos 12 o 13 años, el movimiento tiene aproximadamente en 18 a 20, si nos regimos desde que apareció por primera vez algo sobre los furiosos en el diario tendría que ser más o menos 18, pero en realidad tienen como 20 años y yo participo hace aproximadamente 12 años.

Ya, okey perfecto; ¿qué cargo desempeñas?

A ver, en los furiosos ciclistas, no existen cargos como tal, sino que el liderazgo es horizontal, pero tenemos como ciertos papeles dentro de la organización, en el caso mío yo soy uno de los encargados de las redes sociales, por lo tanto tengo acceso al twitter y puedo responder los tweet, puedo generar tweet y también soy uno de los administradores de facebook, por lo tanto puedo administrar, ingresar información, puedo eliminar respuestas o puedo responder a nombre del movimiento, y dentro de la organización existe diferentes, como, papeles de cada uno de nosotros o diferentes, ¿Cómo te lo podría decir? Misiones... cosas así, en el caso mío junto con otra persona más somos los encargados de mecánica vale decir que tenemos que... **Hacen talleres...**claro los talleres son gratuitos, son itinerantes se realizan en los lugares, tratamos de buscar la parte más vulnerable de Santiago, ósea no es solamente no vamos, nunca nos vas a ver como furiosos haciendo reparaciones en la reina o esos lugares así, sino que nosotros buscamos lugares donde realmente se esté utilizando la bicicleta como medio de transporte, etcétera, etcétera y son sin costo alguno la persona que quiera ir tiene que fijarse bien en el día la hora y nosotros estamos ahí, reparamos sin costo.

Empecemos a hablar sobre el tema central, la visión que tiene movimiento sobre el uso de la bicicleta que se tiene hoy en día, si puedes, hacer un cierto análisis histórico de como se ha ido desarrollando en Chile el uso de la bicicleta.

Ok, tú dices, cuando hablas de Santiago, ¿hablas de la Comuna? o ¿de la Región Metropolitana en general?

Podemos comenzar hablando a un nivel nacional, Chile, después enfocándonos en Región Metropolitana, y en más detalle sobre la Municipalidad de Santiago

A nivel yo creo que histórico la bicicleta siempre ha estado presente en Chile, en general, en algún minuto se llegó a hacer un vehículo mirado en menos, tu quizás no tienes la edad pero existe un comercial que era, “cómprate un auto perico” y hasta aproximadamente unos 20 años atrás o unos 15 años atrás, seguía siendo una ofensa, ósea si una persona iba pedaleando por la calle le gritaban cómprate un auto perico porque encontraban que, encontraba la gente que la bicicleta no era símbolo de nada, sino que el auto era símbolo de estatus, ahora es al revés, ahora es “cómprate una bicicleta perico” porque la gente se da cuenta que en realidad la bicicleta la lleva y aparte de eso, gritarle a alguien cómprate un auto perico ya no sirve mucho porque a veces las bicicletas son más caras que los propios autos, yo creo que a nivel histórico, como digo, la bicicleta siempre ha estado presente, el punto es siempre fue utilizada por la parte, se podría decir hasta marginal, como la parte más en la clase media baja, es la forma de transporte más básica y más barata, el tema de gente del campo que tiene que ir a trabajar etcétera. Los furiosos cuando nacen aproximadamente como hace unos 20 años atrás tampoco había un boom de la bicicleta en Santiago, el boom recién nosotros lo detectamos aproximadamente unos 10 años atrás.

¿Con la implementación del Transantiago?

No...antes de la implementación del Transantiago, claro lo que pasa es que antes de la implementación del Transantiago cuando, Santiago era muy pequeño por lo tanto antes era más fácil moverse pero con el tema del crecimiento urbano se comenzaron a la cuenta de que la gente se tenía que trasladar grandes distancias de un punto a otro y quienes primero fueron que comenzaron a utilizar la bicicleta en Santiago fueron los obreros, entonces por eso mismo existió o existe todavía, que está ahí como medio pataleando medio muerto, existe un movimiento que se llama “Arriba de la Chancha”, porque los obreros en la construcción, los maestros le dicen chancha a la bicicleta, entonces estaba dirigido hace aproximadamente unos 8 o 9 años atrás estaba dirigido a ese segmento de personas que eran los obreros de la construcción, ahí recién se comienza a dar las primeras pinceladas con respecto a la seguridad vial, porque antiguamente no había ningún tipo, no había casco, no habían luces, no había nada ¿pero qué pasa? aproximadamente ok hace 10 años atrás y a 5 años, 7 o 6 años atrás es cuando comienza el boom definitivamente de la bicicleta y viene con el tema del Transantiago, la gente se da cuenta que no puede moverse bien y comienza a darse

cuenta que tiene que buscar un medio de transporte que se un poco más eficiente que el Transantiago, que el metro, etcétera y de ahí comienza el tema de la bicicleta hasta lo que vemos el día de hoy, ahora, en tema de políticas de impulso de la bicicleta nosotros como furiosos durante años hemos tratado de decirle a las autoridades que haga políticas de verdad, pero hasta el día de hoy, que ahora les reventó en la cara el tema del transporte ellos nunca nos han tomado en cuenta, el problema es más, los políticos de turno nos han tirado la pelota para que nosotros le hagamos a ellos el trabajo que deberían hacer ellos, vale decir que, nosotros siendo cara visible de los ciclistas, no somos los únicos movimientos existen muchos más. A nosotros se nos acusa los mismos automovilistas, los peatones de que nosotros no educamos a los ciclistas, siendo que no es nuestro trabajo, el trabajo es del Gobierno, del Gobierno de turno y ningún Gobierno se ha preocupado de eso, el único gobierno que en algún minuto se preocupó de algo, un poquito, fue el de Frey, pero en general lo único que han dado a sido “mentolatum”, ósea, que la ciclo vía, que están súper inter conectadas, que no tienen ninguna funcionalidad, que no sirven absolutamente de nada, entonces esa es entre comillas la rabia que tenemos, pero también lo que nos da más ánimo para seguir luchando, ósea, es decirle a las autoridades: perfecto no nos va a dar nada, porque ellos piden mucho pero no dan nada, piden que organicemos, que ordenemos, que eduquemos pero en ningún minuto nos dicen, saben que aquí tienen material, tienen folletería, etcétera.

Estuve leyendo sobre el movimiento, y llego un punto en que la lucha por la implementación de mayores ciclo vías, se perdió, y ahora lo que están impulsando es la educación vial en el sentido de “ándate tranqui pero por la calle”, por ejemplo, a que voy, ¿tu consideras que la creación de nuevas ciclo vías, no es una solución?

Lo que pasa, es que la ciclo vía, ok, la primera...hay que diferenciar dos cosas, una es la ciclo vía, y la otra es la pista creativa. Cuando comienzan recién...ok...una de las banderas de lucha que tuvo en un minuto los furiosos fue una ciclo vía, es más, quizás tu no habías nacido todavía, pero cuando se inaugura, cuando se rompe la alameda y se transforma en la vías segregadas que existe hoy en día, donde van los buses por un lado y los autos por el otro, los furiosos ciclistas la noche anterior, horas antes que se inaugurara la ciclo vía nosotros hicimos una intervención urbana e instalamos una...hicimos con un estencil una ciclo vía, una ciclo vía totalmente artesanal, que empezaba en Baquedano y terminaba en Estación Central por ambos lados, cosa que si tu lo buscas en el diario va a aparecer, ósea, fue muy entretenido porque aparecía con grandes bombos y platillos la inauguración de las vías segregadas, pero había un cuadrado bastante grande que decía “y esto de donde salió?” porque nunca supieron que lo habíamos hecho, porque paso eso, básicamente porque cuando, después de luchar muchos años por el tema de las ciclo vías, la pista creativa que está en la alameda nunca fue hecha, ni fue financiada con dinero del Estado, sino que eso fue dinero de otras partes, del Banco Mundial, entonces en algún minuto, el gobierno de turno, que no recuerdo muy bien quien, cual es...se trato de llevar de por si ese dinero al bolsillo y tratar de no hacer la ciclo vía, la pista recreativa, cuando se dieron cuenta, cuando los furiosos y las agrupaciones de ciclistas de esa época se dieron cuenta de que efectivamente se iban

a robar el dinero, se fue a una reunión que había en la intendencia y se obligo entre comillas una presión psicológica para que, si, efectivamente se hiciera, el problema es que esa pista creativa fue como la base para hacer otras que no sirven para absolutamente nada, porque son básicamente promesas políticas cumplidas, caer bien a la comunidad o alguna cosa así, pero en ningún minuto se ha hecho con los estándares que se están solicitando, que se han dicho, ósea, que no sean por la vereda, que sean por la calle, que sean una vía segregada, ojala que fuera pintada, la que más se acerca hasta cierto punto es la de Lyon, que es la nueva que se está inaugurando..

¿Y la nueva ciclovia de Santa Rosa, en la Comuna de Santiago?

Eeh...No, porque no tiene ciertos estándares que nosotros siempre le hemos dicho a la gente, en general, por ejemplo, hoy en día a pesar de todo lo que nosotros le hemos dicho al SERVIU por ejemplo desde Av. Matta hasta el 14 de Vicuña no hay un corredor de buses, ahora se va a construir, y la ciclovia va por la vereda, siendo que ya se sabe y está comprobado que desde el 14 hasta Puente Alto la ciclovia que va por la vereda no sirve, entonces siguen con esa porfía.

¿Lo ideal sería quitar espacio a los automovilistas, no a los peatones?

Exacto, entonces ahí viene esa confrontación y de ahí viene la porfía por parte de los organismos de turno el no querer hacer caso, entonces por la tanto ya esa bandera de lucha de la ciclovia, como la que ellos querían, nosotros no, nosotros queremos educación vial para que el ciclista novato pueda moverse libremente por la calle y a la vez para que el automovilista se dé cuenta que ya no es un juguete el que esta andando por la calle y para que el ciclista respete al peatón, porque hoy en día hay demasiado ciclista nuevo que no entiende absolutamente para donde va la micro y lo único que hace es subirse a la vereda y punto. Una educación de los protagonistas de la calle, en eso podemos resumir todo.

Ok, dentro de los mayores beneficios que trae la bicicleta a la ciudad y a las personas, ¿Cuáles consideras que son los más importantes?

A ver, a la ciudad, se demostró la otra vez con el gran cagazo que hubo en el metro que los más felices y los que llegaron más temprano a la casa eran los ciclistas, ósea, ahí ya tenemos un ejemplo demasiado tangible, en el sentido que la bicicleta que acorta los tiempos de llegada y de salida, llegas con más animo. El beneficio para la comunidad, a la ciudad como tal, primero la descongestión de las calles, segundo, trabajadores más felices, porque está comprobado científicamente que cuando la gente pedalea hay una descarga de endorfina y la gente llega mucho más animada al trabajo, más tiempo para él o para la familia, porque llegan mucho más rápido, se ahorran el estrés de trasladarse en vehículo o trasladarse en el metro o en el Transantiago, a mí personalmente tengo la sensación de libertad y de poder elegir, como moverme, por donde moverme, cuando moverme y estar ahorrando un montón de dinero y saber ahora que cuando salga de acá voy a poder irme para republica y no voy a tener que estar esperando la micro ni el metro, ni ir apretado ni nada de eso, yo hace cuatro o cinco años que casi no tomo el metro, yo tomo el metro por un tema de trabajo y la micro también pero incluso es más, en el trabajo de repente me dicen Don Manuel hay que ir a hacer un trámite y me pasan la BIP, ¿BIP o

su bici? Y yo digo, la bici y agarro la bici y me voy hasta el centro de Santiago y no tengo ningún problema con eso. Son muchos los beneficios, en el sentido de que las personas pueden llegar más alegres, hacen ejercicio, dejan el sedentarismo que lamentablemente en Chile está empezando a ser un tema social muy fuerte y te cambia mucho, eso..por ahí el tema de los beneficios de la bicicleta, ahora, lamentablemente la gente, o mejor dicho los empresarios no entienden el tema, estamos muy atrasados en ese sentido porque hay empresarios que siguen negando sistemáticamente a los empleados que lleguen en bici o les niega sistemáticamente accesos como a bañarse o les prohíben estacionar sus bicicletas, existen muchas trabas, ese tema es muy fuerte, siendo que, no debieran de hecho todo lo contrario deberían impulsar eso, en el fondo quienes fueron los primeros trabajador que llegaron bien hoy día, los que andaban en la bici, los otros llegaron una hora, una hora y media tarde, cagazo.

En relación a las medidas e implementación actuales, ¿Cuáles sabes o consideras que está tomando la Municipalidad de Santiago?

A ver, la Municipalidad de Santiago no toma ninguna.

¿Por qué?

Para nosotros la Municipalidad de Santiago es una de la Municipalidades que yo encuentro que menos pesca a los ciclistas, porque, tienen la tristemente célebre ciclo vía de Carmen, la ciclo vía de Curicó, la ciclo vía Santa Isabel, y la ciclo vía de Rosas.

¿Esas son como las más populares?

Claro, las que tiene Santiago, porque...bueno tenemos la de la alameda pero esa no se pesca...sistemáticamente se le ha dicho a la Municipalidad de Santiago, que en la ciclo vía de Carmen fiscalicen, 10 de Julio, en la de Curicó que arreglen los hoyos, en la de Santa Isabel que la arreglen también...y en general no toman en cuenta, la única ciclo vía que esta decente en este minuto, y es porque esta nueva, es la ciclo vía de Rosas pero no estoy seguro si fue la Municipalidad o fue el Gobierno, no sé cuál de los dos fue el que creo esa ciclo vía.

Fue compartido, fue aporte de la Municipalidad, privados y GORE

Aaah...perfecto, el punto es que venía del Gobierno anterior, entonces no podemos decirle a este minuto al Municipio de ahora...no perfecto, que rica su ciclo vía; porque en realidad no es de ellos, si no que ellos simplemente cortaron la cinta pero las otras ciclo vías, como Municipalidad de Santiago ha hecho nada y a pesar de que se le twitee, se le escribe, miles de cosas, nada, no pescan.

Yo tuve la oportunidad de conversar con Don Miguel Olivares, encargado de la Dirección de Transito de la Municipalidad de Santiago, y él me comentaba que siempre se hacían mesas de trabajo; en base a esto, ¿Qué contacto tienen ustedes con la Municipalidad de Santiago?

Lo que pasa es que nosotros como Furiosos Ciclistas, no nos dedicamos a hablar solamente con una autoridad, sino que para nosotros hablamos con las autoridades más altas, por ejemplo, con Orrego con ese tipo de personas con los intendentes, hemos participado en mesas de trabajo con la Municipalidad de Santiago, es más, las zonas 30 y las futuras ciclo vías que se van a implementar en Santiago han sido parte de mesas de

trabajo donde han participado los Furiosos y otros grupos de bicicletas, pero claro bien perfecto nosotros participamos, pero lo que se quiere arreglar es lo que hay ahora, nosotros no queremos esperar a que pasen 5 o 6 o 10 o 3 años para que cuando hagan la otra arreglen el resto, ósea, la prioridad es ahora, y el punto es que claro, que hace el Gobierno, incentiva el uso de la bicicleta diciendo de que usen las ciclovías, pero como vas a utilizar una ciclovía que esta mala.

¿Y la conectividad entre las ciclovías?

Bueno, ahí hay el siguiente problema, los Municipios no se ponen de acuerdo, entonces si se pusieran de acuerdo...te voy a poner un ejemplo, la ciclovía de Lyon nace en Pedro Lautaro Ferrer que es la división de Providencia con Ñuñoa, si hubiera una voluntad política podrían hacer en Ñuñoa, Lyon completo, pero Ñuñoa no quiso hacerlo y Providencia si lo hizo, y lo hizo hasta Lota, pero ahí la ciclovía se acaba, no se pierde 100%, porque tienes que meterte por unas calles, y está por ahí y sales a Andrés Bello y lo mismo pasa con la ciclovía de Curicó, esta se corta llegando a San Ignacio pero tú puedes seguir hasta Estación Central, hay un trozo que no funciona, pero puedes enganchar con la de República y de ahí agarras la Alameda. Ahora el punto para nosotros como Furiosos y como organización y en el caso mío, mi proyecto personal que es RutaCleta, yo incentivo no el uso...ya, vas pedaleando por una ciclovía, se te acaba la ciclovía, ¿Qué hace el ciclista normal o no el normal el novato? Se sube a la vereda y no, si se te acaba la ciclovía, mala suerte sigues por la calle y esto también como furiosos lo hemos dicho, ósea, se te acaba la ciclovía, anda por la calle, no que tu trayecto, tu traslado no esté amarrado a una ciclovía, pero, vuelvo e insisto, si están incentivando a los nuevos el uso de la ciclovía, y antes de que empiecen a construir muchas más, arreglen las que existen, si nada cuesta, re pintarlas, echarles un poco de asfalto, hacer lo que sea.

Actualmente, en la situación que se presenta Chile, ¿con que ciudad del Mundo es Comparable?

Bueno nosotros estamos por sobre ciudad que en algún principio estuvieron sobre nosotros, por ejemplo Bogotá...

¿Chile copio a Bogotá las Ciclorecreovía de los días domingo?

No...eso es falso, te voy a contar la historia, hace muchos años atrás, año 2007 o 2008 se juntan las organizaciones de ciclista que existían en esa época y construyen lo que se llamaba "Ciclosantiago". CicloSantiago, era lo siguiente, se organizaron las agrupaciones de ciclismo y presentaron un proyecto al Gobierno, donde le decían, ustedes lo único que tienen que hacer es cerrar la Alameda, nosotros nos conseguimos todo, los voluntarios (gratis), nos conseguimos artistas (gratis), auspicios (gratis), todo gratis, al Gobierno no le va a salir ni un peso y efectivamente funciona, si tu buscar hubo una época que la Alameda se cortaba a la altura de Miraflores y estaba cortada más o menos como a la altura de Manuel Rodríguez, y la gente andaba libremente en bicicleta, trotando y los voluntarios que no se les pagaba nada eran de las diferentes organizaciones y que andaban ahí, y les decía ya muévase incentivando, habían escenarios con ejercicios y cosas así, ¿Qué paso? Hubo un interés político detrás de esa actividad y se le empezó a cortar las patas a esas organizaciones, que no lo podían hacer, comenzaron a poner

trabas, etc. Cuento corto las organizaciones se aburririeron, y lo dejaron en hibernación, posteriormente a eso esa idea quedo ahí, a nivel nación y llegan estos personajes de afuera, junto con otras organizaciones medias tranfugas que existen hoy en día en el tema de la bicicleta y aparecen con esta idea...pero esta idea ya estaba, ósea, lo único que hicieron ellos fue construir encima de los cimientos que ya estaban hechos y llegan y la diferencia es que llegan y dicen, ok para que nosotros funcionemos necesitamos tanta cantidad de millones, para pagarle al mecánico, para pagarle al voluntario, etc. siendo que en la actividad anterior no se le pagaba a nadie, claro el Gobierno se metió la mano al bolsillo, comenzó a darles dinero y así es como nace esta idea. Pero esta idea ya era antigua, no fue una copia de allá, sino que fue un oportunismo por parte de ciertas personas y especialmente de las personas que están a cargo de Ciclorecreovias.

¿Geomás?

Si...por eso es que ciclorecreovias nunca ha comulgado con los furiosos ciclistas, en una oportunidad, te voy a dar un ejemplo nosotros estábamos trabajando, reparando bicicletas en la victoria, y a uno de los grandes, a uno de los jefes de ciclorecreovias, le contaron que había un grupo que estaba arreglando bicicletas en la Victoria, y él fue personalmente porque necesitaba mecánicos, y nosotros nunca nos identificamos con absolutamente nada, llega y nos dice: “oye miren chiquillos soy tanto de ciclorecreovias...bla bla bla...y necesito mecánicos no sé si ustedes quieren trabajar conmigo y que aquí y allá”; y nosotros dijimos “No, estamos trabajando solos” y al compadre le extraños, e insistió que nosotros les pagamos, pero nosotros: “No, no queremos trabajar y ahí como que al compadre se le prendió la luz y pregunto, ¿ustedes son de los furiosos ciclistas? Si...a ya, y se fue. ¿Por qué? Porque nosotros a esas personas, a bicicultura, a Geomás o todo ese tipo de organizaciones que son muy tráfugas y que han lucrado con el tema de la bicicleta, son organizaciones que nosotros les hemos hecho la cruz, y que las otras organizaciones también les han hecho la cruz, el problema es que como son...vamos a ponerle nombre...guata de cayo, los periodista y los gobiernos son a las primeras organizaciones que se acercan cuando hay que hacer una nota de periodismo o cuando hay que hablar en cositas bonitas, etc. Pero a nosotros como Furiosos y a otras organizaciones que no hemos comulgado nunca con sus cosas es porque menos nos llaman. Te voy a dar otro ejemplo, en un mes más se va a hacer una actividad, un congreso se ciclovías a nivel latino americano, pero no nos invitaron, nos dijeron, miren ustedes tienen cinco minutos, para hacer una ponencia, mientras que las otras organizaciones que son pro gobierno y que le soban el lomo al Gobierno les dan como 20, 30 o 45 minutos para hablar y los propios participantes de esa “cosa”, terminando el congreso estos se van, pero que paso, la misma gente está cambiando los pasajes de vuelta, porque a ellos no les interesa mucho el congreso les interesa estar en la cicletada del primer martes, porque dicen, ¿Por qué siendo que los Furiosos Ciclistas son los más famosos, son los creadores, son una cosa a nivel internacional que la gente ya conoce a nivel mundial, si incluso llegan hasta turistas a participar de la cicletada, ¿Por qué no nos dejan a nosotros participar en el evento? ¿Por qué nos echan antes? Por eso esta gente está retrasando su viaja para poder disfrutar de esta cicletada, ahí tú te das cuenta que a los Gobiernos no le gusta la gente que les pisa las patas, entonces...ese es el punto.

En estas mesas de trabajo que me comentabas, ¿Quiénes participan?

Bueno, trabajan diferentes organizaciones, trabaja generalmente...si es municipal...trabaja la municipalidad y si es regional trabaja el Gobierno Regional, ingenieros, gente...

CONASET

Ese tipo de gente, el problema es que, yo personalmente no me gusta mucho el tema político ósea...

¿Movimiento Furiosos tiene alguna posición política?

No, ninguna. Cada uno de los integrantes de la asamblea que somos 16, tenemos nuestra opción política y también opción sexual. ¿Por qué digo opciones sexuales? Porque hay otras organizaciones que no aceptan, hay grupos que dicen: "no las mujer no, o un poquito menos, nosotros más hombres..."

¿macleta?

El problema con macleta, claro es muy feminista, macleta no acepta hombres, entonces les cortan las patas a los que quieren ayudar, te voy a dar un ejemplo, yo como rutacleta, mi proyecto personal es que a mí por ejemplo me escriba una persona que está recién empezando en la bicicleta y me dice: mira Manuel o Rutacleta, necesito irme de un punto "A" a un punto "B" y estoy recién empezando en la bici o me da miedo andar por la calle" y yo, le hago la ruta según mi experiencia, según mis 22 años andando en bicicleta, yo le hago la ruta por Santiago y la persona ya se baja de la vereda y anda con más confianza, porque ya se va por calles más tranquilas y todo lo demás, entonces eso yo lo empecé el 14 de enero y ahora a esta altura ya tengo 5 mil amigos, 1.200 seguidores en facebook, un montón de gente. Soy hasta cierto punto referente en algunas cosas. Y yo en un minuto les ofrecí mis servicios, es para que por ultimo me recomendaras...mira este compadre ayuda... y se lo mande a macleta y macleta, nada; ¿Por qué? Porque soy hombre.

Respondiendo a tu pregunta, Movimiento Furiosos no tenemos militancia, se han tratado de vincular, partidos de derecha, partidos de izquierda, candidatos, han tratado de querer meterse dentro de los furiosos, han ofrecido plata y todo lo demás pero nosotros no los hemos aceptado de ninguna forma. Esta ha sido una de las razones por la que hemos sobrevivido, no tener ninguna militancia política.

¿Tienen cierta rivalidad con otros grupos?

Lo más cercano a rivalidad, podría ser el grupo happyciclistas, que nace de algunos furiosos ciclistas que se despegan y por eso transforman de furiosos a happy, ellos comenzaron un tema más agresivo de marketing, comenzaron a generar mas shows, más eventos, poleras y cosas así, para nosotros una militancia no es ponerse una polera, y para nosotros el discurso no tiene porque ir con una polera, sino que la cosa es mas verbal, no tanto demostrar que soy, y el tiempo nos dio la razón porque ahora están súper desinflados si tu revisas twitter los seguidores de ellos ya se fueron para abajo en facebook también, etc. Pero es su momento hubo una rivalidad bien fuerte, pero los cerebros mas trabajadores de los happys se retiraron incluso hay uno de los happy que

dijo: “no, ahora yo soy furioso”, volvió. Nosotros no nos sentimos orgullo de quitarles gente a las demás organizaciones porque en el fondo organizaciones chicas o grandes igual van a servir al tema de la bicicleta pero tratemos todos de llevar el mismo discurso, no discursos apartes.

¿Consideras que con la creación de más ciclovías se va a fomentar más el uso de la bicicleta?

No.

¿Por qué?

Porque de fondo la ciclovía es una solución parche, mientras no se hagan con estándares de calidad y se haga una ciclobanda, pero la ciclo banda va a pasar primero por un tema de la educación vial, el tema es el siguiente, yo no puedo seguir construyendo kilómetros de ciclovías, porque en el fondo lo que estoy haciendo es estar arrinconando al ciclista en un lugar y luego cuando se acabe esa ciclovía el ciclista se sube a la vereda y va a empezar la pelea con los peatones, no todos, porque existen ciclistas que se suben a la vereda por el simple hecho de ser “top”, si tú te paras aquí en Apoquindo desde aquí hasta Tobalaba, hay compadres “pro” totales que andan con su casco de 40 lucas, bicicletas carísimas, guantes de 40 mil pesos, rodilleras, coderas y circulan por la vereda, es algo súper estúpido, también pasa por un tema de tener dos dedos de frente. Ahora el tema de la ciclovías parte por un tema de educación el Gobierno se podría ahorrar mucho dinero en ciclovías, si pudiera de alguna forma educar primero al conductor y educar desde chico a la persona, porque en el colegio jamás te enseñan nada que tenga que ver con bicicletas, en la licencia de conducir, en ninguna parte te aparece, o creo que aparece una pequeña pincelada con respecto a la bicicleta, pero en ninguno minuto te aparece por ejemplo, como adelantar a un ciclista, que hago en el caso de que un ciclista vaya por el lado derecho, etc. Ahí tenemos un tema con los conductores, el tema con el peatón es exactamente lo mismo, el peatón está acostumbrado a circular por la vereda y si le ponen una ciclovía, va a seguir circulando por ahí, porque el ser humano es de costumbre, entonces en el fondo que va a pasar, ese es el problema, por ejemplo la ciclovía de Carmen, la de pajaritos hasta cierto punto, etc. Si las ciclovías que van por la vereda no sirven para nada, yo creo que va simplemente por un tema de educación. Ahora no hay que ser tampoco tan talibán, hacer una ciclovía, si se hace con los estándares que corresponden de ancho de marcación, de semáforo, etc. Sirve para el ciclista que está recién empezando y después de eso, el ciclista que está recién empezando, se puede tirar a andar a la calle, que es el objetivo final, andar por la calle.

Y pueda circular por toda la ciudad.

Claro, como lo hace la gran mayoría, bueno como lo hacen muchos, como lo hago yo. En realidad es muy raro que utilice una ciclovía, las utilizo más que nada por un tema de dar un poco de ejemplo, pero en general yo las rutas mentalmente se por donde moverme y sacarme todas la ciclovías que quiera, pero a veces las ocupo porque vas más tranquilo, la de Lyon por ejemplo, pero después de eso me olvido de la ciclovías, luego a Eliodoro Yáñez y de ahí subo y luego por Presidente Errázuriz, me meto en Burgos y listo, luego al

trabajo sin ningún problema, y a veces me doy cuenta que otros ciclistas hacen toda la ruta por las ciclovías y me los vuelvo a encontrar.

Para generar nuevas ciclovías, ¿Cuáles consideras que son las mayores trabas?

Existen varias cosas, una voluntad política, vuelvo e insisto, no puedes hacer una ciclovía si la ciclovía se va a cortar en alguna parte, porque el ciclista después no saber para donde seguir, segundo, que sean ciclovías de calidad o una ciclo banda o una demarcación que sea de calidad, tú no puedes hacer una ciclovía y dejarlas botadas o hacer una ciclovía a la rápida o que algún arquitecto, ingeniero o no sé, no soy experto en eso, este sentado cómodamente en un sillón, tire una línea azul y diga, ya por aquí va a haber una ciclovía. Si tú te vas a dar vueltas por la ciclovía de dublé almeyda o la de Simón Bolívar, esas, son horribles, es porque quizás no sé, algunos tiramos la broma decimos que soltaron un burro y por donde se fue el burro pintaron la ciclovía, entonces, si vas a hacer algo, hazlo bien, no lo hagas por compromiso político, hazlo con estándares buenos, ósea, nada te cuesta hacer algo de calidad y que le va a servir a la comunidad pero que se algo bueno, no algo que al final va a quedar botado. Entonces si tú haces una buena ciclovía y aparte una buena educación vial, educas a los participantes de la calle, le da seguridad a la gente para usar la ciclovías y van a usar la calle, los ciclistas con respeto y el automovilista también con respeto hacia esa persona. Hay otro tema que es cruzar con rojo, cruzar con rojo...hay lugares en el mundo, en Europa, donde los semáforos son diferentes para el ciclista y para el automovilista, tu puedes como ciclista partir unos 20 segundos antes de que le den la partida a los autos, entonces eso como lo de la luz roja, a raja tabla, no es tanto hay cierta flexibilidad

Ese es el problema de nosotros los ciclistas, ¿Por qué digo nosotros? También me meto al grupo, nos creemos intocables, no se les puede tocar la bocina, yo personalmente si me mando un cagazo lo asumo y de repente de he ido en un viaje y paso con luz roja y me tocan la bocina, me doy vuelta y pido disculpas, pero hay mucha gente que le tocan la bocina, y reaccionan mal, se alteran...eso parte por un tema de educación, si te mandaste el cagazo, asume.

¿Movimiento Furiosos Ciclistas tiene conocimiento o se aproximan al presupuesto que es utilizado para desarrollar proyectos?

A nosotros siempre nos llega, ósea, sabemos cuánto se gasta, en este minuto la cantidad no la manejo, pero el kilometro que se gasta en hacer una ciclovía como la de Lyon, es muchísimo más, que si educaran al automovilista, educaran al peatón, educaran al ciclista y pintar una ciclo banda. No se justifica, tú podrías utilizar un tercio en pintar y el resto en educación, eso siempre se les ha dicho a las autoridades. Nosotros no estamos en contra de la construcción de ciclovías, pero quizás podrían reducir un poco más el dinero y utilizar ese dinero en un tema de educación vial y no habría problema.

¿Y recursos humanos?

Mira la verdad es que no tengo idea cuantas son las personas que se dedican en la Municipalidad a ver el tema de las ciclovías, solo sé que es la dirección de tránsito la que ve estos proyectos.

Para concluir, ¿Cuáles serían los cambios necesarios para que la bicicleta se transforme en un medio de transporte masivo?

Varios. Primero una voluntad del empresariado, de las grandes empresas, de incentivar el uso, lamentablemente tenemos que copiar ciertos ejemplos, por ejemplo, lo de Francia, que te pagan por irte a la pega en bici, lamentablemente hay una empresa en Chile que lo hace o por último, no lo incentives con dinero, incentívalo colocando duchas, ciclistas seguros, etc. Primero es un tema de la infraestructura a muchas personas les gustaría llegar en bicicleta pero les asusta el tema de la transpiración, que va a llegar todo sudado...entonces si las grandes empresas gastaran en vez de estacionamientos, gastaran en poner un servicio de ciclistas, un servicio de duchas, cosas así, creo que mucha gente más se incentivaría. Segundo, va por un tema también del propio ciclista de educarse, si un ciclista tiene un accidente con un peatón, resta a un ciclista, me explico, si ando por la vereda y atropello a un caballero, o a una niña, o a cualquier persona, la familia entera va a odiar a los ciclistas y por ende no van a querer subirse a una bicicleta. También pasa por un tema político, el uso de la bicicleta, que se transforme en algo más masivo, dejar de ver la bicicleta como un juguete, que el gobierno haga de la misma manera que puede hacer discursos para el auto, que comparta el auto y mil cosas más, decir, use la bicicleta, dejar de gastar dinero en estructuras que se sabe que están colapsadas, por ejemplo, crear no sé cuantos kilómetros más de autopista, ¿para qué? Si el taco seguirá ahí...el gobierno que incentive más el uso de la bicicleta, con temas de infraestructura, educación, de señalizaciones, de mil cosas más, ese Gobierno a los 4 años va a ser reelegido automáticamente, porque se van a echar la gente al bolsillo.

¿Tú consideras que la bicicleta ya se convirtió en una necesidad pública?

Si...por supuesto, se transformó en una necesidad pública, por lo tanto los gobiernos tienen que asumir políticas públicas de hacer cambios.

¿Hasta el momento existe una política sobre la bicicleta?

No, porque a la gente no le interesa, porque también hay intereses económicos creados, ósea, no es lo mismo que tú te compres una bicicleta, baja el uso del metro, no ocupas el Transantiago, no tienes que pagar patentes, no tienes que pagar permiso de circulación, entonces hay gente que no le conviene, a los Gobiernos y a los intereses económicos, no les conviene, ahora independiente de que a los intereses económicos no les interese el tema de la bicicleta, hay otros intereses económicos que si les interesa y están empezando a ganar dinero con el tema de la bici, un ejemplo las bicicletas eléctricas, no nos gustan ni las eléctricas ni las con motor, para nosotros la bicicleta es esto...pero si los compadres quieren ganar lucas, y con eso podemos ver que hay un poco más de gente en bicicletas, no existe ningún problema, que lo hagan, que lo vendan y que lo disfruten, pero se necesita una política de gobierno fuerte, que diga, ya...vamos a poner de acuerdo a todas las comunas y vamos a hacer una red de ciclovías para los novatos, vamos a incentivar el uso, no sé, descuento de impuesto a la empresa que haga tal y tal cosa, cosas así

¿Implementar un plan de bicicletas públicas?

Hemos encontrado varios problemas en ese sentido, por ejemplo el usuario de la bicicleta pública, no es un usuario de bicicleta diario, por lo tanto habría que empezar a educar a

esa persona, por ejemplo, el usuario de bicicletas de providencia, muchas ocasiones lo vas a ver en la vereda, que agarra la bici y se va por la vereda, entonces, antes de crear bicicletas publicas tendrías que crear una educación para poder usar la bicicleta, ya sea la pública o la que no sea tuya.

Así como a los niños en Holanda que se les inculca de pequeños en el colegio lo que es una bicicleta, independiente de que si la vaya a usar después, para tener una noción básica sobre la circulación...

Exactamente, eso mismo, crear una política de bicicletas publicas pasaría primero por una educación pública y crear la necesidad porque si tú sigues incentivando el metro, sigues metiéndole buses al Transantiago, no estás creando una necesidad, pero si hubieras lugares más seguros, nosotros este sábado estuvimos en la inauguración de un bicicletero muy bueno que crearon la florida, tu lo validas con tu tarjeta BIP, le pusieron un chip a tu bicicleta, te pasan candado si tu llegas sin candado y es una intermodal, por ende tu llegaste al 14, ya sea online o presencial le colocan un chip, te validan la bip, sistema electrónico y tu carnet de identidad, entonces cuando tu entras en la mañana, tu pasas la BIP por el torniquete y te deja pasar, te identifico tu nombre, tu bicicleta y el código de esta, cuando llegas en la tarde llegas y sacas tu bicicleta, lo bueno es que solo puedes sacar tú bicicleta, porque la bip y el chip indican que tu estas sacando lo que realmente te corresponde.

Miguel Olivares, Municipalidad de Santiago

Nosotros empezamos a trabajar este tema porque el año pasado comenzamos un plan de movilidad, y dentro de estos la ciclo vía es uno de los planes. Por el calentamiento global estamos trabajando en este tema. Estamos trabajando mediante la pirámide invertida, en donde la voz de prioridad la tiene el peatón, luego el ciclista, de ahí el transporte público, lo que es carga y descarga y el automóvil. Esto no es nuevo, ya lo están trabajando en México.

Se realizó un cabildo el 2012, en donde se vio que la gente quiere verde, ciclovías, mejorar transporte público, etc. Hay un plan centro, un plan peatón primero, uno pro bicicletas, plan zonas calmas y un plan de platabanda y hacer jardines. El plan centro ya se está trabajando, en donde haremos vías exclusivas de buses de transporte público. Hay una segunda etapa, de bandera con santo domingo. Una tercera etapa que es san Antonio/mackiver, y una ciclovía que puede ser catedral o agustinas o ambas. Eso se está viendo. Todo esto ya está financiado.

¿Y que financia esto?

Financias nomas, no me pregunte tanto detalle, está financiado, y son muchos millones de pesos, millones de dólares. Yo no puedo decirte de donde se financia, porque hay muchos actores que están dentro de esto, nosotros ponemos el plan y los actores son los que están financiando esta obra. Hay una zona típica, que obviamente es todo adoquinado y todas estas calles van a ser a nivel de acera. Anteriormente existían

paraderos en todos los sectores, en todas las cuadras. Ahora van a ser tres paradas solamente en el eje de compañía. No van a tener refugio, solamente un tótem. Se están buscando zonas donde inyectar servicios para que funcione este sistema osino no va a funcionar. La idea de este plan y el porqué de que nosotros lo insertáramos acá, es dar preferencia al transporte público porque la idea de nosotros es ampliar las veredas entre un 30 y un 50%. Es ganar espacio para el peatón. El tema del plan peatón primero, es recuperar los espacios tanto peatonales como comerciales del sector y despejar un poco del comercio ambulatorio. Estos planes cambian todos los días porsiacaso. Hay varias calles del sector Persa Biobío, que estamos trabajando para que sean peatonales los fines de semana.

Ahora, de lleno al tema. Las conexiones de redes que tenemos en este minuto, llegan a un final y valga la redundancia, finalizan. Entonces la idea ahora es que toda esta red sea articulada. Todas estarán conectadas. No existirá ninguna que no conecte con otra ciclovia. Por lo mismo estamos mejorando algunas ciclovias porque todo el financiamiento que hay ahora en el gobierno son para CREAR nuevas ciclovia, pero en ningún caso para mejorarlas, y eso será tarea de cada municipio. Obviamente tendremos que suprimir algunas que en el fondo no son ciclovias porque están por las veredas. Como el caso del club hípico, que es la más criticada que tenemos nosotros. Y en eso estamos buscando una alternativa que sea una calle mucho más amplia, de mejor conexión y que es paralela prácticamente al club hípico. Como te decía, la idea es vincular con otras comunas. Bueno, obviamente buscamos de la misma manera disminuir los riesgos de accidente. La idea es que estén todas correctamente señalizadas, bien demarcadas. Nosotros en este momento tenemos la ciclovia de santa rosa que sería la ciclovia mejor evaluada. Hasta que salga la de providencia por lo menos.

¿Esa Que estándar tiene? ¿En base a que se hizo?

Nosotros nos tenemos que basar en todo lo que este en el ministerio de transporte. Y también hay unas recomendaciones que es el REDEVU, pero en el REDEVU tampoco aparece mucho sobre ciclovias. El problema es que en ninguna parte aparece establecido claramente cuáles deben ser los mínimos de las ciclovias, los anchos, si es que tienen que ser bidireccionales o unidireccionales. Te aparecen puros flechazos nomas. Entonces nosotros cuando tomamos la decisión de hacer una ciclovia, en este caso la ciclovia de rosas, dijimos que la vamos a hacer en 1.75 metros, bidireccional. Porque el REDEVU dice que puede ser 1.75 como mínimo. Entre eso, nosotros tuvimos que hacer una validación con las organizaciones de ciclistas. Luego de unas conversaciones, dijimos que por lo menos dos metros. En esto la alcaldesa me dijo, “¿Miguel pero en dos metros alcanza a adelantar una bicicleta?”, mi respuesta fue que no, que con las mediciones correctas nosotros deberíamos tomar 2.90 metros de la calzada. Todas las ciclovias que vamos a hacer, van a ser en calzada. Mucha gente nos ha dicho que nosotros no hemos regularizado las ciclovias con la seremi de transportes, que también me lo consulto la

alcaldesa en alguna oportunidad. Pero la verdad de las cosas es que por ley de tránsito, hoy han salido muchos artículos que establecen este tema de las bicicletas. Y la bicicleta, la ley de tránsito la toma como un vehículo, pero nosotros no estamos modificando el perfil de la calle o el perfil de la calzada. Nosotros estamos segregando una vía para la bicicleta, y la ley también dice que se puede realizar una segregación para la bicicleta. Entonces de esta manera no se está haciendo una modificación de la calzada. Si yo quisiera ensanchar o adelgazar la calzada, entonces tendría que pasar por el seremi de transporte. Nosotros entonces no estamos entrando en nada ilegal, pero ellos insisten en que tenemos que legalizar. Esto es un tema complicado, porque si yo llevo esto a la seremi de transporte, te aseguro que me van a pedir una serie de observaciones o modificaciones al proyecto que ya está ejecutado, funcionando, inaugurado, incluso esta inaugurado por el seremi. Todos creen que realizar un proyecto de estos es tirar una línea y pintar y listo. Pero no es así, hay que hacer una serie de trámites con los vecinos, con el comercio, con elementos físicos que te encuentras también cuando tú estás proyectando. Y cuál es la idea de nosotros siempre ahora, es tirar que todas las ciclovías sean en línea recta. Antiguamente uno buscaba los espacios y le hacía el quite a los estacionamientos. Si había algún poste, no se corría el poste, se corría la ciclovía. Eso fue un tema de diseño. Hay unas más caras y unas más económicas. Efectivamente nosotros estamos trabajando con un precio súper bueno del metro lineal. Nosotros estamos entre 45 y 75 mil pesos el metro lineal, que es muy económico, en comparación a otras que se están haciendo que son casi de \$300.000 pesos el metro lineal. Estamos contemplando todos los elementos de seguridad. Por ejemplo cuando empezamos con el proyecto nos encontramos con varias dificultades. Por ejemplo nos encontramos con estacionamientos, con una entrada a mall, una calle que es 40 o 50 metros bidireccionales. En rosas nos encontramos con una zona de tiendas de cumpleaños, que tiene que abastecerse también. Nos encontramos con un estacionamiento concesionado, que no es llegar y sacarlo porque te pueden demandar. Nos encontramos con transporte público, con el cual tuvimos que hacer una gestión con Transantiago para sacar el transporte de esta calle. Se desvió por santo domingo. Tenemos perfiles súper reducidos, los estacionamientos de los residentes también son un punto importante.

Al final nos encontramos con una ciclovía que nosotros denominamos el tallarín. Bueno comenzamos con el proyecto, intentando sacarle el quite a la mayor cantidad de cosas o intentando arreglarlos. Por ejemplo en la parte del estacionamiento concesionado, tuvimos que hacer 5 reconfiguraciones del semáforo que había en ese lugar, empezamos a jugar con las programaciones, y eso son lucas igual, hasta que logramos la idea que teníamos.

Cuando finalmente le dije a la alcaldesa que lo habíamos logrado ella me dijo que no pintáramos todavía, que lo probáramos un mes primero, hasta probar que realmente funcionaba.

Finalmente funciono perfecto, y pintamos azul. Esto no es una pintura normal, no es

acrílico, es como una capa asfáltica al suelo, con 2 cm de grosor. Por ende es bastante cara.

Hasta el día de hoy funciona, todo el mundo la entiende y no hemos tenido accidentes. Esta es la malla que tenemos hoy en día de ciclovías, sin contabilizar rosas. En Santa Isabel, aparte de que esta re mala. Llega hasta San Diego y terminar, tenemos la de Curicó y la de Avenida Matta que la arreglamos hace poquito, y considero que quedo bastante buena en comparación a como estaba. Todas estas se implementaron entre el 2000 y 2004. El problema es que se tiraron dos cuadras y esa era la ciclovía. No se analizaban los detalles.

Ahora tenemos 27 km de ciclovía sin contar la de rosas, que son 4.750 metros. Lo que nosotros queremos hacer ahora es tomar las que ya tenemos y formar conexiones. Queremos hacer 12 km de ciclovías nuevas. Para esto nosotros tenemos un grupo de trabajo con el cual nos dedicamos a analizar todos los detalles y nos dedicamos a observar lo que necesitamos. Conversamos con los vecinos, con los ciclistas y buscamos hacer lo mejor.

Nosotros tenemos una mesa de trabajo, en la cual se está haciendo un nuevo manual, que va a ser el manual de ciclovías para Chile.

¿Quién conforma esta mesa de trabajo?

El MINVU, SECTRA, OST, SEREMI, municipio y organizaciones.

El color azul quedo establecido como el color para las ciclovías, lo rojo va a ser para transporte y verde para vehículos eléctricos. Nosotros fuimos los pioneros en las ciclovías de color azul. Ya que rosas ha sido muy bien evaluada, ahora todos asumen que azul es el color para las ciclovías.

En lo que es presupuesto, me gustaría saber cuánto se deposita en porcentaje solo para ciclovías.

0%, es que depende de las políticas. Para nosotros, la política de la alcaldesa es hacer un proyecto de movilidad, entonces se están asignando recursos para eso, y también se reciben recursos externos.

Dentro de este financiamiento, ¿Qué entidad municipal es la encargada de desarrollar la construcción de la ciclovía?

Acá en Santiago, en este municipio es la dirección de tránsito.

¿Normas y reglamentos que se estén utilizando?

Ninguno, nosotros no hemos hecho campañas de nada, ya que todo está establecido en la ley de tránsito. Yo no estoy muy de acuerdo con la ley eso sí, porque la ley establece claramente que es para la gente que tiene licencia de conducir, y obviamente restringe a los niños que andan en bicicleta, porque entonces ningún menor de 18 años podría hacer uso de las ciclovías. Tampoco podrían usarlas las personas sin licencia de conducir.

En cuanto a recursos humanos, ¿cuántas personas son las que se dedican a este tema?

3 o 4 personas. No existe un mayor equipo

Dentro de lo que ya se está realizando, lo que está impulsando la municipalidad, como los ciclistas, el ciclo recreo vía, ¿ustedes participan en la toma de decisiones?

mira en el tema de los ciclistas, en el plan de movilidad, nosotros estamos trabajando con la U invertida. Y en ciclo recreo vía, estamos viendo una que va a venir de las industrias, va a conectar con san Joaquín y se va a venir por sierra bella y lira, y va a conectar con la cardenal caro. Pero también es financiamiento.

El aporte que hace la municipalidad para esto ¿cuál sería?

Nosotros conseguimos la autorización para cerrar las calles.

Alexis Arevalo, Municipalidad de Santiago.

Algunos proyectos para el próximo año serían Arturo Prat, desde Alonso de Ovalle hasta centenario. Todo esto es súper cambiante en todo caso. También en teatinos, desde Balmaceda hasta la Alameda, y Marín, primero que conecte con Portugal, y después la idea es que llegue hasta Dieciocho. En todos estos proyectos, como lo comentamos anteriormente, hay que poner especial atención en los posibles obstáculos que nos encontremos, porque no es llegar y sacar.

Y ustedes en relación a algún ministerio, ¿trabajan directamente con el MOP?

Tengo entendido que no. Como te decía anteriormente, no está legalizado directamente con el MOP pero si se generan mesas de trabajo con distintas entidades y se toman las decisiones en conjunto.

Lo que se pretende hacer con las próximas ciclovías, por un tema de costos, es que no se pinte toda la ciclovía, sino que antes de una intersección, en la intersección y después de la intersección.

La idea es advertir al vehículo que está en la ciclovía.

¿Cuál es su opinión sobre la forma en que se está impulsando el uso de la bicicleta?

Yo creo que falta mucho, nosotros mismos, los que trabajan en esto, que llevan años en lo mismo. Por ejemplo ni siquiera le llaman ciclovias a las ciclovias valga la redundancia, les dicen “sendas”, ósea forman caminos solamente. Por eso creo que falta mucha infraestructura.

Nosotros hicimos unas mediciones unos días de lluvia que hubo. Uno de los primeros días en que pronosticaron y avisaron con tiempo que iba a llover. Y nos dimos cuenta de que en rosas, el flujo disminuyó un 10%, ósea se mantuvo. La gente si o si ocupa la ciclovía, esto nos demuestra que no las usan solo como recreación, sino que efectivamente es un medio de transporte. Por eso creo que falta infraestructura.

¿Qué opina de ciclocreoivia?

Tengo una buena opinión de ciclocreoivia, es un método como para incentivar a los niños y la familia entera en realidad. Yo fui por ejemplo a Colombia, en donde esto ya lleva muchos años en Bogotá, un día domingo y esto estaba repleto. Habían carritos de jugo, de frutas, era súper sano todo. Entonces claro, me parece una instancia buena para los niños, por la misma falta de infraestructura que te decía, porque un niño no va a ir a andar a la ciclovía de rosas. Con ciclocreoivia los niños se pueden ir motivando con el uso de la bicicleta y así al ser mayores pueden usar las ciclovias sin problema. Son dos cosas que tienen que ir de la mano.

En comparación con Providencia, ¿ustedes estarían mejor o peor?

Es muy similar. En Providencia la diferencia entre lo que hay, y lo que quieren, es la plata. Porque hoy día el sistema de bicicletas públicas que tiene providencia es financiado por la comuna, ese sistema le sale a providencia por lo menos 28.000.000 de pesos al mes. y el concesionario pone 2.000.000 y la municipalidad 28.000.000 de los 30.000.000 que son en total. Y con el nuevo sistema que quieren, el municipio no pone dinero porque es el privado el que financia. Como estamos trabajando con la misma empresa, ahora se espera que tú puedas tomar por ejemplo una bicicleta en plaza Italia y la puedas dejar en providencia sin problema. También buscamos que sean estacionamientos desmontables, en caso de protestas por ejemplo.

¿Se ha pensado en disminuir la velocidad de las calles aledañas a las ciclovias? No, porque por algo estamos segregando. Es un tema más complejo, porque la disminución de velocidad debe ser creíble. Lo que se hace es poner algún tipo de “obstáculo” en zonas calmas para que los automovilistas se vean obligados a reducir la velocidad. Por lo general se enangostan las calles.

¿Quién gestiona el presupuesto para las ciclovias? depende mucho de los políticos que estén a cargo de la municipalidad, en este caso Carolina Tohá, que está interesada

en el tema, ha puesto presupuesto de la municipalidad para el proyecto de rosas. Pero los montos pueden ir variando año a año.

Como opinión propia, ¿crees que la municipalidad está impulsando efectivamente el uso de la bicicleta? Si, definitivamente. Porque sin haber tanto recursos, se están realizando gestiones de todas maneras.

¿Cree que es necesario generar una política pública del uso de la bicicleta? Si, sería ideal que esto se aplique no solamente en Santiago, sino que se financien muchas municipalidades, para que comiencen proyectos similares. Este es el momento propicio para que el gobierno comience estas mejoras que son para todos al final.

¿Las asociaciones de ciclistas participan activamente en la municipalidad? No en la municipalidad, pero si realizamos reuniones con ellos, en donde se discuten los temas y consideran todas sus opiniones para llegar a buenos acuerdos. En estas reuniones ellos se empoderan de las ciclovías y eso es bueno porque son ellos finalmente los usuarios de esto, son ellos los que nos hacen las críticas, y su opinión nos sirve mucho. Siempre se busca la participación de todos.

¿Cree que en el futuro sea necesario crear un departamento que se especifique solamente en este tema? En otros países es así, y acá sería lo ideal si es que existieran los recursos y existiera una política que se preocupe de esto. Sería importante, porque hay mucho por hacer, y cuatro personas no dan abasto.