



**Universidad de Valparaíso**

Instituto de Historia y Ciencias Sociales

Tesis para optar al Título Profesional de  
Profesor de Enseñanza Media en Historia y Ciencias Sociales y  
A los Grados Académicos de  
Licenciado en Historia  
Licenciado en Educación.

**“La conquista del espacio urbano ciclista, empuja la política pública”. 1995-2020.  
El uso de las vías, como bien común, pensar una ciudad para todos desde el ciclismo.**

2024

Nombre estudiante: Hugo Sebastián Garrido Garrido

Profesor guía: Ivette Lozoya López

## **Agradecimientos.**

*A mi madre y a mi abuelo que están en el cielo*

*María Garrido Millagñir y Hugo Ferreira Toro*

*A mi esposa y a su familia, que también es la mía*

*Johana Estefanie Sepúlveda Fuentes*

*A mi profesora guía, por la paciencia.*

*A los y las ciclistas que se mueven disfrutando del viento,  
los sonidos, el paisaje y los aromas de la ciudad.*

*Metal y músculos hechos uno*

*Y especialmente dedicado a los y las ciclistas*

*que pedalean entre las nubes, con sus bicicletas blancas.*

\*Nota: Se autoriza la reproducción total o parcial de la presente tesis, siempre y cuando se haga clara referencia a la obra. Conforme a cita y referencia bajo norma APA como sigue a continuación:

Garrido Garrido, H. S. (2024). *La conquista del espacio urbano ciclista, empuja la política pública: El uso de las vías, como bien común, pensar una ciudad para todos desde el ciclismo* (Tesis de licenciatura). Universidad de Valparaíso, Instituto de Historia y Ciencias Sociales.

## Contenido

Introducción .....	6
Capítulo 1: Acercándonos al ciclismo urbano .....	8
Cómo y desde dónde entender al fenómeno de los movimientos ciclistas .....	10
Discusión bibliográfica .....	12
Objetivos y metodología .....	19
Objetivo general.....	19
Objetivos específicos.....	19
Marco teórico.....	20
Capítulo 2.- La ciudad actual y sus determinantes históricos .....	30
Primer hito: la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna. (B.V.M.) .....	30
Segundo hito: la migración campo – ciudad. ....	32
Tercer hito: la cuestión social y el inicio del ordenamiento territorial en Santiago.....	34
Cuarto hito: políticas sociales, el estado como actor de creación de ciudad, hasta Eduardo Frei Montalva y Salvador Allende Gossens. ....	35
Quinto hito: La neo-liberalización de la ciudad, la dictadura y su profunda huella urbana. ....	36
Sexto hito: la concertación y el retorno a la democracia, entre la mantención y la profundización de la trama urbana. ....	39
Séptimo hito: la ciudad camino al estallido social.....	41
Capítulo 3.- Los movimientos sociales y ciclistas.....	44
El auge y la explosión del ciclismo urbano en Santiago de Chile.....	44
¿Cómo llegamos al hoy?.....	44
La bicicleta vinculada a las clases populares y lo rural. La década de los ochentas y la crisis económica .....	48
1995 el año donde nace el MFC.....	49
La ola ascendente, organizaciones vinculadas a la bicicleta.....	52
Legislación, promoción y educación.....	55
Signo del reconocimiento de los nuevos tiempos.....	55
Legislación:.....	55
Promoción:.....	59
Educación:.....	64
El tira y afloja, ¿dejar algo para ganar algo...?.....	65
Revolución pingüina 2006 – 2011.....	66
Implementación del Transantiago (2007).....	68
La pandemia por Covid 19, ¿una oportunidad desperdiciada o no?.....	71
“Indepequeta”, desde el norte de Santiago.....	72

El ciclismo, los movimientos sociales y el estallido. ....	73
El ciclismo más allá del ciclismo. ....	75
1.- Movimiento “Fabulosos Ciclistas Porteños”, (Ex Furiosos) Andes Chile ONG y los bicirefugios. .	76
2.- Movimiento Lluviosos Ciclistas (Ex Furiosos) Puerto Montt y el cicloturismo en el sur de Chile ..	77
3.- El mundo de los talleres y el ecosistema ciclista. ....	79
Conclusiones: .....	81
Bibliografía .....	87
Constitución:.....	87
Clase magistral:.....	87
Documentos web y de trabajo:.....	87
Canción:.....	88
Cuenta pública: .....	88
Entrevistas:.....	89
Libros, textos e investigaciones: .....	89
Leyes y decretos: .....	91
Noticias web: .....	92
Sitios web: .....	102
Poemas u odas: .....	103
Presentaciones:.....	103
Revistas y artículos: .....	103
Tesis y tesinas:.....	104
Twitter o twuit (X): .....	105
Videos y documentales:.....	105
Anexos:.....	107
Libros de la discusión bibliográfica: .....	107
Imágenes y planos .....	109
Entrevistas de elaboración propia, documentos CEC y consentimiento informado: .....	112
Instrumento de elaboración de entrevista, recolección de datos y/u opiniones con respecto a los movimientos ciclistas para la presente investigación – tesis: .....	112
Personas, movimientos e instituciones entrevistadas: .....	114

*“Nadie combate la libertad; combate, a lo sumo, la libertad de los otros. Por tanto, todas las libertades han existido siempre, primero como privilegio particular de unos y luego como el derecho general de todos.”*

*Carl Marx.<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Marx, C. (1982). *Los debates de la VI Dieta Renana (artículo primero): Los debates sobre la libertad de prensa y la publicación de los debates de la dieta*. En W. Roces (Trad.), *Escritos de juventud* (pp. 173-219). Fondo de Cultura Económica. Citado por: Domínguez Di Vincenzo, E. (2023). El joven Marx y la libertad: A propósito de los debates sobre la libertad de prensa. *Praxis Filosófica*, 57, e20512542. En: <https://doi.org/10.25100/pfilosofica.v0i57.12542>

# Introducción

Basta circular por las principales arterias de la ciudad para constatar que el ciclismo ha ido creciendo en número de usuarios y en viajes, este dejó de ser un medio de transporte, más bien vinculado a las clases populares y a lo rural, insertándose como actor relevante de la movilidad en las clases popular, media e incluso en las altas.

Esto lo podemos apreciar en la actualidad, pero su formación viene desde hace un buen tiempo gestándose, existiendo dentro de los movimientos sociales varios que se han tornado en punta de lanza de la reintroducción y el resurgimiento de la bicicleta, desde una perspectiva práctica y de identidad<sup>2</sup>.

Los movimientos sociales ciclistas aparecen así a nuestro juicio reivindicados en su trayectoria, una ampliación de una visión de lucha para ellos, apelando al derecho a la ciudad, o sea, la práctica, el ideario e identitario particular como externalización<sup>3</sup>, se transforma en el reclamo por la ciudad, apelando a la sociedad como un todo, pensando la ciudad para todos desde el ciclismo.

La sociedad actual más líquida y de nuevas formas de organización y junto con ellas de reivindicación, nos hace poner los ojos sobre el movimiento social ciclista, ya que se ha ido instalado desde su forma particular de ver la realidad, con formas inéditas e innovadoras de hacerse un lugar en el espacio urbano, conformando su identidad en el uso de la bicicleta y de esta como derecho a la ciudad.

De igual manera el movimiento se ha caracterizado por su espontaneidad, horizontalidad y su postura independiente del poder, aunque como veremos más adelante su postura evolucionó para influir políticamente, siempre con un ojo puesto en los medios tradicionales y digitales, pudiendo llegar a ser considerados “ciberactivistas”<sup>4</sup>, para generar políticas públicas palpables en beneficio primero para ellos, pero rectificando rápidamente su postura, exigiendo una urbe para todos.

Dado lo antes dicho, consideramos que la ciudad moderna hoy conformada, y sus problemas, nacen de aspectos fundamentales ocurridos en la dictadura, y de los preceptos que ahí se instalaron como la economía neoliberal, la reducción del aparato estatal, la preeminencia de lo privado en asociación con lo público, entre otros aspectos. Y fueron mantenidos e inclusive

---

<sup>2</sup> Melo Ramírez, G. J., & Yamada Orellana, M. M. (2012). *Nuevos movimientos sociales y ciudad: Apropiación del espacio público: Caso ciclistas* (Tesina de Licenciatura, Universidad Diego Portales). Recuperado de <https://es.scribd.com/document/310574439/NUEVOS-MOVIMIENTOS-SOCIALES-Y-CIUDAD-APROPIACION-DEL-ESPACIO-PUBLICO-CASO-CICLISTAS>

<sup>3</sup> Gamble, J., & Debaes, N. (2023). *Ciclismo urbano*. En V.V.E.E. (Ed.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Recuperado de <https://www.teseopress.com/terminosclaveparalosestudiosdemovilidadenamericalatina/chapter/ciclismo-urbano/>

<sup>4</sup> López León, L. (2016). *Pedalear en la red. Bicicleta, ciudad y movimiento social*. *Revista de Antropología Experimental*, (16). Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/334772858\\_Pedalear\\_en\\_la\\_red\\_Bicicleta\\_ciudad\\_y\\_movimiento\\_social](https://www.researchgate.net/publication/334772858_Pedalear_en_la_red_Bicicleta_ciudad_y_movimiento_social)

ampliados por los gobiernos post regreso a la democracia, y a grandes rasgos considerando adaptaciones y mejoras, continúan hasta hoy, y son visibles en lo urbano.

Inscrito los anteriores movimientos sociales ciclistas así en las nuevas identidades culturales colectivas de resistencia, en construcción y lo que traen aparejado, su filosofía, como por ejemplo: feministas, animalistas, LGBTQ+, veganos, indígenas, ambientalistas, territoriales – locales – pobladores, auto-cultivo (que puede o no incluir cannabis), comercio justo, intercambio o trueque, migrantes, pertenencia a un pueblo o etnia, etc. O sea un mundo nuevo, que se conforma y lo que la caja de herramientas de la historia social y del tiempo presente nos permite mostrar, un escenario en plena transformación.

Es así que consideramos englobar esta investigación bajo el paraguas de la Historia del Tiempo Presente, o coetánea, y la Historia Social, ya que tanto la ciudad, como las mentalidades fueron puestas en una especie de reinicio, y es allí desde los intersticios que surgen los nuevos movimientos, como el movimiento social ciclista y su respuesta ante la institucionalidad y a esta nueva realidad dada.

# Capítulo 1: Acercándonos al ciclismo urbano

En esta sección se revisarán los estudios existentes sobre el tema, principalmente de manera indirecta, ya que los estudios específicos sobre el movimiento ciclista son pocos en Chile, junto con esto, se presentarán los aspectos teóricos y metodológicos de la investigación.

La presente investigación pretende analizar al movimiento ciclista en Chile surgido en 1995 y existente hasta la actualidad. Bajo la mirada del análisis de los movimientos sociales y de la historia reciente pretendemos reconstruir la trayectoria del movimiento desde su formación hasta la votación por la convención constitucional, en el año 2022.

Nos parece que el tema es importante porque su relevancia y referencia, han saltado a la palestra con cada vez más recurrencia, desde diversos puntos de vista, y desde diversos sectores o disciplinas, pasando de masa crítica a estilo de vida con los años.<sup>5</sup>

Uno de estos enfoques lo presenta el historiador Marcelo Mardones, Licenciado y Magíster en Historia, y Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos quién además realiza clases en las Universidades Alberto Hurtado y Diego Portales, cuando señala que: “en Chile, la bicicleta todavía está esperando su justo lugar dentro de las políticas públicas” haciendo hincapié en que ha estado relegada a un segundo plano, siendo que podría ser parte integral de la solución a los problemas de nuestras ciudades actualmente, en parte y en este caso en específico de Santiago y sus particularidades.

Tomándonos de las apreciaciones de Mardones y ante la pregunta ¿Qué lugar ocupa la bicicleta en el contexto social chileno?, queremos destacar lo siguiente: (La bicicleta tiene) “un estatus muy fuerte con respecto a estas formas alternativas que hoy en día tienen las personas para relacionarse con la movilidad. En especial en un contexto donde el transporte público está fuertemente degradado, donde a su vez, el transporte privado y la infraestructura que le sirve de piso, como por ejemplo las carreteras, comienzan a sufrir un proceso de saturación”<sup>6</sup>, colocando el foco en por un lado la conciencia de lo verde, pero también de lo práctico, en términos de resolver la problemática de la movilidad en la ciudad.

Reconoce que existe cierta elitización y distinción en cuanto al tipo de bicicleta, y a sus componentes, “Por poner un ejemplo tecnológico, la masificación del freno de disco, ¡cada vez es más común ver bicicletas con ese tipo de frenos! —algo impensado y que hace veinte años no existía, y si existía era un implemento que seguramente estaba encapsulado en segmentos de mercado muy específicos—, se produce una ampliación ahí, ¿por qué?, porque realmente

---

<sup>5</sup> Robuste, F. (2022, 3 de junio). *Las ciudades de las bicicletas: De masa crítica a estilo de vida*. *The Conversation*. <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/06/03/las-ciudades-de-las-bicicletas-de-masa-critica-a-estilo-de-vida/>

<sup>6</sup> Mardones, M. (2018, 18 de septiembre). *En Chile, la bicicleta todavía está esperando su justo lugar dentro de las políticas públicas*. *La Dolce Bici*. <https://www.ladolcebici.cl/2018/09/18/en-chile-la-bicicleta-todavia-esta-esperando-su-justo-lugar-dentro-de-las-politicas-publicas/>

necesitamos frenos más eficientes, o porque es una presión del mercado.”<sup>7</sup>, se pregunta el historiador.

Analiza que los sectores populares fueron abandonando progresivamente el uso de la bicicleta desde la dictadura, en especial durante el último periodo, ya que el mejor acceso al crédito, el prestigio y el ver como un refugio económico al automóvil, elevaron su apreciación. Sumado a la extensión de la ciudad, y a la degradación del transporte público desde las llamadas “micros amarillas”<sup>8</sup>, y después con la instalación del Transantiago, exceptuando el metro, que esquivó el perjuicio y se recompuso como eje estructurante.<sup>9</sup>

Al contrario del auge y uso que se le da a la bicicleta en contextos de crisis como la nacional a partir de 1982, en donde Pinochet prometió “un televisor y una bicicleta para cada hogar”, hoy en día, su uso como medio de movilidad va por el lado eminentemente de “crisis de la ciudad, por decirlo de cierto modo”.<sup>10</sup>

Por su parte Ricardo Hurtubia, establece que “la bicicleta aporta a ciudades más amigables y sostenibles”<sup>11</sup>, resaltando la calidad de vehículo con casi nada de emisiones, y que es fácil de maniobrar y estacionar dentro de la ciudad, respecto a la importancia de la bicicleta para la ciudad,

Señala con respecto al automóvil que su “eficiencia llega hasta cierto punto”, y que no lo es todo, de llegar por ejemplo de un punto a otro de la manera más rápida posible, y ojalá de puerta a puerta. Además declara que “si existe la bala de plata, la bicicleta es lo más cercano”, aunque aclara que no existen las balas de plata, habla acerca de que exista la posibilidad y se den las condiciones “, ”... y la gente que quiera, pueda andar en bicicleta”.<sup>12</sup>

Es interesante cuando señala que “en Santiago hay múltiples ciudades en una sola”, haciendo ver la disparidad de recursos y por tanto de infraestructura en la capital, con zonas muy avanzadas semejantes a Europa y otra muy relegadas, como la peor representación de nuestra América Latina.

Al hablar de la evolución de las ciudades y la movilidad en Chile y comparándose con otras ciudades existe un “respeto creciente de los motorizados a los no motorizados” a pesar de los accidentes y el tráfico muchas veces asfixiante de la Región Metropolitana, y agrega más adelante que “el 80 % de la gente en Chile vive en ciudades, es nuestra casa. Si tú tienes una mala ciudad, es como si tuvieras una mala casa”, por lo que el tema debiera interesar a todo el mundo, o sea, la opinión pública debiese “poner en la discusión ciudadana los pros y contras de cómo se quiere vivir”.<sup>13</sup>

Por lo cual la presión de la “ciudadanía informada y que tenga demanda social” logre visibilizarse, como es la idea del entrevistado, “poner el tema de la movilidad activa como algo

---

<sup>7</sup> *Ibíd.*

<sup>8</sup> Hohmann, C. (1993). *La encrucijada del transporte urbano en Santiago*. EURE, 19(56), 53-62.  
<https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1087/189>

<sup>9</sup> Mardones, M. (2018)

<sup>10</sup> *ibíd.*

<sup>11</sup> Hurtubia, R. (n.d.). *Desde el propósito: Ricardo Hurtubia*. Base Pública.  
<https://www.basepublica.cl/desde-el-proposito/ricardo-hurtubia/>

<sup>12</sup> *Ibíd.*

<sup>13</sup> *Ibíd.*

serio”, y finalmente reconoce que: “mi sueño es que los niños y adolescentes se puedan mover de manera autónoma y segura”, pensando también en sus propios hijos.<sup>14</sup>

Teniendo como antecedente los estudios anteriores es que nos proponemos en la presente investigación a relatar y describir a las agrupaciones ciclistas surgidas desde 1995, tal como “Movimiento Furiosos Ciclistas” y las surgidas después como: “Indepequeta”<sup>15</sup>, “Revolución Ciclista Plurinacional” entre otras. Así como recoger la identidad y opinión ciclista a través de la mirada de medios de difusión como “revistapedalea.com” o “bicicultura.cl”, por señalar dos ejemplos.

## **Cómo y desde dónde entender al fenómeno de los movimientos ciclistas**

En términos generales el ciclismo como movimiento, y agrupación organizada comenzó a hacerse notar desde el año 1995, cuando un grupo de ciclistas envía una carta a un periódico de circulación nacional pidiendo una ciclovía y mejores condiciones de circulación, como también un estacionamiento en el metro Escuela Militar, dirigiendo su causa a la alcaldía de ese entonces de Joaquín Lavín en Las Condes, quien los iba a recibir, cosa que no sucedió, por lo que en forma de protesta se reunirían en el metro antes señalado, para bajar atravesando el centro hasta La Moneda.

Este fue el impulso para la creación del primer movimiento ciclista el de los “Furiosos Ciclistas”, y que con el tiempo desprendería o sería emblema y señal para otros grupos que se irían sumando más tarde, como veremos más adelante la forma de lucha confrontacional y algunas veces violenta, fue variando, hasta la creación de una personalidad jurídica en 2016, hecho que internamente cambió la dinámica del grupo acercándolo a la institucionalidad establecida por un lado, y creando divergencias con algunos sectores que vieron esto como una apropiación de la “marca” por otro.

Se abre así una segunda etapa, en donde la constelación de organizaciones y movimientos se va expandiendo, unos semejando el trabajo de “furiosos ciclistas”, otros diferenciándose de este y tomando el tema desde otros puntos de vista como veremos más adelante, pero en donde todos coinciden en que el uso de la bicicleta debería masificarse, protegerse e incentivarse. Elaborando un discurso de recuperación de la calle y lo urbano, en post de mejorar la calidad de vida, el transporte y reclamar la ciudad para todos los actores, y no solo de los vehículos motorizados.

Los movimientos ciclistas, y organizaciones vinculadas son a nuestro entender importantes como un actor relevante, que desde su irrupción en la consigna del uso de la bicicleta, el ciclismo urbano y el empleo de la movilidad activa, vienen a revitalizar al movimiento social en general, y dan un nuevo carácter reivindicativo al uso del espacio público, entendiéndolo desde el compartir en igualdad de condiciones con los otros medios de transporte.

Su estudio y entendimiento creemos, redundara en comprender la evolución social de la post dictadura, en el contexto de los nuevos movimientos sociales, aprehender de nuevas formas de identidad, adentrándonos en la historia del tiempo presente, que nos permite reelaborar una imagen de la idiosincrasia y con ello de nación, en tiempos de lo global y de los desafíos en

---

<sup>14</sup> Ibíd.

<sup>15</sup> <https://indepequeta.cl/asociacion-de-ciclistas-urbanos-de-la-comuna-de-independencia/>

términos de la mejora de las condiciones de vida en las ciudades del mundo, en donde reside la mayoría de la población actualmente.

Reconociendo esta problemática nos preguntamos en general:

¿Qué rol jugaron los movimientos ciclistas en el ascenso general de los movimientos sociales que decantaron en la convención constitucional?

Y en particular:

¿Cómo la acción directa y a veces violenta, resalto al movimiento ciclista?

¿Cuándo empieza a dialogar con la autoridad constituida?

¿Dónde se ubica cada grupo, colectivo y organización?, sus luchas, iniciativas y logros

¿Qué innovación representaron, y como esta popularizo su reivindicación?

Y finalmente: ¿Qué representan los movimientos, más allá de los pedales, que les depara el futuro y como podrían seguir aportando como parte de la sociedad, organizados en colectivos de reivindicación?

De esta manera queremos plantear como hipótesis que tanto la innovación de sus formas de expresión y lucha, como de su orgánica interna coincide con la evolución de los movimientos sociales en general, como de igual manera de la institucionalidad para adaptarse y/o asimilar sus postulados, identificando en lo medular que la ciudad, y lo urbano, en su complejidad puede y debe ser tratada como un organismo en evolución permanente, que va más allá de solo circular en bicicleta, sino que es una forma de cuestionar la realidad como se nos presenta ya dada<sup>16</sup>, conjugando a los actores más incisivos en términos de demandas ciudadanas.

Y además por su novedad y la actualidad que representan, son un aporte para seguir manteniendo la lucha reivindicativa como **nuevo movimiento social**, en la idea siempre presente de un **común urbano** para todos, entendiendo que la calle ha pasado a ser parte de los **bienes comunes** dada la importancia de la calle como espacio de democracia y de ser el centro visual de la circulación del capital, y es a esto a lo que el movimiento ciclista apela en el fondo y alma de sus reivindicaciones más profundas, yendo mucho más allá del solo hecho de circular en dos ruedas, ya que en su seno tiene una filosofía de vida, una concepción de mundo nuevo a construir, a potenciarlo e ir desplegándolo.

---

<sup>16</sup> Carlsson, C. (2016). *Equidad social urbana* [Clase magistral]. En *Nowtopians*. Recuperado el 4 de marzo de 2024, de <https://ciclomecnicasuipacha.wordpress.com/2016/04/01/si-el-ciclismo-es-la-clave-que-nos-revela/>

## Discusión bibliográfica

Las investigaciones acerca de las agrupaciones ciclistas, son escasos a nivel nacional y una gran mayoría toman de forma tangencial el tema, además por lo novedoso del enfoque, muchos libros aun permanecen en inglés sin haber sido traducidos al español con las dificultades que eso acarrea para su mejor entendimiento.

Por lo que nos enfocaremos en analizar los más cercanos a esta investigación y ver el aporte en cuanto a lo que desarrollan. Teniendo en cuenta lo anterior se podrían categorizar a las investigaciones acerca de ciclismo o acerca del uso de la bicicleta, en el amplio espectro del concepto en tres tipos que señalaremos a continuación:

1.- Los dedicados a la mecánica, el uso utilitario de la bicicleta y su relación con el cuerpo, su función y beneficios, o sea, se instalan frente al tema a modo de manual (algunos lo dicen explícitamente), van dedicados a la iniciación y/o a los niños y su introducción al ciclismo.

2.- Los dedicados al turismo – aventura, la exploración, recreación y las experiencias en torno a la bicicleta, desde guías, pasando por la filosofía, literatura, cultura y el arte en referencia o detrás de montar en dos ruedas (odas y elogios incluidos), además de diarios y análisis desde una perspectiva personal de lo que significa el ser ciclista, o sea de carácter misceláneo. Se suman los netamente deportivos, biográficos y que muestran a la bicicleta desde una perspectiva competitiva.<sup>17</sup>

Y

3.- Los dedicados a demostrar que existe cierto vínculo entre los movimientos sociales, el ciclismo urbano y la reivindicación del espacio común de la ciudad para la movilidad, la ocupación de este en la práctica misma del ciclismo, y la recuperación de la calle para mucho más que sólo el vehículo a motor, siendo llamativa la particularidad del ciclismo, el ser algo tan etéreo pero concreto a la misma vez.

Generalmente abordan la historia del ciclismo, la creación e invención de la bicicleta, y de cómo ha cambiado la percepción de la sociedad respecto a esta, cómo ha pasado por etapas de auge y desuso, pero siempre continuando presente en las grandes áreas urbanas de todo el mundo, es en esta última categoría que llevaremos nuestra investigación adelante.

La primera investigación se llama **“Las batallas de la bici” de James Longhurst, (título original en inglés: “Bike Battles. A history of sharing the american road”)**<sup>18</sup> en él se revisa como la sociedad de los E.E.U.U. ha convivido con la bicicleta. Desde una élite adinerada que comenzó a instalar este medio de transporte, pasando por la pérdida progresiva de su espacio ganado a favor del vehículo motorizado, hasta llegar a su resurgimiento en los años setentas con la aparición de las crisis: de las energías, ecológicas, movilidad, y hasta por la condición física y mental de las personas.

---

<sup>17</sup> Para ver la lista propuesta de libros de las dos primeras categorías, consultar los anexos al final.

<sup>18</sup> A no señalar lo contrario, las letras en negrita son nuestras.

La parte más interesante y medular del libro, se refiere al libre uso y tránsito de los caminos, en este caso bajo la tradición legal inglesa y que heredo USA, por ejemplo al señalar que:

“Los derechos de quienes circulaban *in via regia* o, lo que es lo mismo, por el camino real, estaban protegidos por leyes fundacionales como el estatuto de Marlborough, promulgado en 1267 durante el reinado de Enrique III y todavía parcialmente en vigor.” Y continua: “En el siglo XVIII, la idea de la libre circulación de los viajeros ya se había incorporado a la definición del camino en sí misma: el uno no existía sin la otra”<sup>19</sup>

El autor parte de la premisa de que el camino real se transformó en el camino público o común, que puede parecer poco significativo. Pero que declara a la carretera como bien común como lo establece el autor en las conclusiones del texto, fuera del análisis de la investigación analizada esto encierra para nuestra América Latina heredera de España, una serie de derechos y obligaciones en cuanto al compartir la vía y el espacio público, la calle como un eje de reivindicación por sí misma.

Lo segundo de interés para nuestra investigación es el carácter de vehículo como tal, que la bicicleta fue ganando y conquistando a lo largo del tiempo, una batalla como lo señala el nombre de la investigación, que se libró en la ocupación y uso del espacio, en la práctica del ciclismo, como medio de transporte útil y práctico que revela las falencias de los estados para atender la movilidad y el uso de las calles, muchas veces privilegiando a los vehículos motorizados.

E incluso el autor va más allá deslizándose que en el futuro se dará un quiebre en las ciudades y en el financiamiento de sus arterias y que creemos es significativo citar acá:

“El fondo de carreteras, que depende de los impuestos sobre la gasolina, es un ejemplo muy ilustrativo del concepto de trayectorias dependientes. Es extraordinariamente irónico que esta fuente de financiación se esté agotando justo cuando gran parte de las infraestructuras de carreteras se esté acercando al final de su vida útil. La disminución de los desplazamientos, la mayor eficiencia del combustible y la falta de voluntad política para subir los impuestos a la gasolina hacen que el acuerdo de compromiso que dio lugar al sistema de carreteras este atravesando un momento difícil.”

Y continúa:

“Cada vez será más habitual que los gobiernos hagan lo que propuso el gobernador de Wisconsin, Scott Walker, en 2013: completar el déficit de los impuestos a la gasolina aumentando el porcentaje de la financiación de carreteras que ya procede de los impuestos generales y de otras fuentes de ingreso para costear la construcción y el mantenimiento de las carreteras. En el verano de 2014, el congreso de E.E.U.U. propuso recurrir a los fondos de pensiones (al parecer no se les ocurrió otra cosa) para apuntalar el sistema.”

Concluyendo así que:

“Estas acciones acaban con la conexión que ha alimentado el mito de que son los propios coches los que pagan las carreteras. Ahora más que nunca, todo el mundo –camine, conduzca,

---

<sup>19</sup> Longhurst, J. (2019). *Las batallas de la bici*. Katakarak Liburuak Editorial. Pág. 56.

coja el autobús o se quede en su casa- será cada vez más consciente de que está financiando la construcción de carreteras. Estos cambios drásticos indican que, sea como sea la carretera del futuro, no será como las carreteras de la segunda mitad del siglo XX.”<sup>20</sup>

Para el caso de Chile es muy decidida que las políticas públicas movidas por agraciarse al automovilista, se muevan en la misma dirección que en USA, un gran gasto del presupuesto nacional invertido en avenidas, carreteras e infraestructuras dedicadas al automóvil, con el agregado del pago de permiso de circulación, rutas concesionadas e impuestos a la gasolina. Lo que autoriza a esos usuarios motorizados a demandar y tratar de sostener sus privilegios ganados.

Se mantiene así una hegemonía que perjudica a la ciudad, no deja ver nuevas soluciones a la movilidad y menoscaba como lo señala el autor del texto, el bien común del espacio urbano, se instala con lo anterior a la bicicleta y a los movimientos que la propugnan, como una forma de crítica y de recuperación de lo urbano compartido, una instancia, una excusa para pensar la ciudad para todos, compartir la ruta y preguntarse ¿una ciudad para qué? y ¿una ciudad para quienes?...

La segunda investigación que nos parece de interés nombrar es: **“Streetfight: Handbook for an urban revolution” (Lucha callejera: manual para una revolución urbana)**. Janette Sadik-Khan y Seth Solomonow, Editorial Penguin Random House New York. 2017.<sup>21</sup>

Aunque en su título apela a ser un manual, guarda un contenido histórico y social que lo hace muy interesante, en él se expone como la autora debió hacer frente y sortear la oposición muchas veces encarnizada de algunos sectores de la sociedad contra las innovaciones que se requerían con urgencia para que Nueva York no se ahogara sobre su propio peso.

Inicia el estudio hablando de la ciudad y las concepciones contrapuestas, primero de Robert Moses (funcionario público de E.E.U.U. que principalmente trabajó en Nueva York, priorizando la construcción de autopistas por sobre el transporte público, influyendo a una generación entera), su visión auto céntrica creó grandes espacios dedicados al tránsito arrasando barrios enteros, conectando los suburbios y las áreas centrales y en segundo lugar de Jane Jacobs (divulgadora científica, activista sociopolítica, y teórica del urbanismo) quien promueve una visión de la ciudad a escala humana, de relaciones e intercambios, con un tejido social que es lo que realmente alimenta una ciudad, en palabras de la propia autora los “filamentos urbanos”.<sup>22</sup>

Aunque esta investigación se plantea desde la practicidad de por ejemplo las medidas de las calles, los datos duros de la movilidad y como volver más seguro el tráfico, lo destacable del libro es que apela a la comunicación, el plantear bien un problema, su solución y ligar a las organizaciones vecinales, como a los grupos de presión sean estos ciclistas o de las empresas y negocios, para que las ideas lleguen a buen puerto.

---

<sup>20</sup> *Ibíd.* Pág. 314.

<sup>21</sup> Sadik-Khan, J., & Solomonow, S. (2017). *Streetfight: Handbook for an urban revolution [Lucha callejera: manual para una revolución urbana]*. Penguin Random House.

<sup>22</sup> *Óp. Cit.* Pág. 75.

Cuando dice refiriéndose a las ciudades que: “están construyendo cuantos carriles de congestión tendrán”<sup>23</sup> hace referencia a que la cultura del automóvil ha permeado todos los ámbitos, a pesar de que ensanchar y hacer mas calles es el sentido común de la mayoría para solucionar el problema de la congestión, lo cierto es que no ha ayudado en nada a la ciudad. Este es el punto de partida para modificar la ciudad para la mayoría de sus habitantes, y no sólo de los automovilistas.

Y se remarca lo anterior cuando expresa que: “Al diseñar infraestructura y desarrollar bienes raíces para apoyar a las personas que caminan, andan en bicicleta o toman el transporte público, las ciudades no solo están satisfaciendo la demanda existente, sino que están creando demanda para el tipo de crecimiento que la ciudad quiere ver y necesita, para sobrevivir. Si la planificación del pasado es el preludio, las ciudades que invierten en calles sostenibles obtendrán aquello para lo que construyen.”<sup>24</sup>

Más adelante ofrece muchos ejemplos de cambios exitosos en USA y en otros lugares del mundo, esencialmente rediseñando las calles para hacerlas de “transito lento” o “calmado”, en sus palabras: “Si bien logramos mucho con pintura y asociaciones para realizar cambios de manera rápida y económica, también establecimos nuevos procesos administrativos que ponen el poder del espacio público y su gestión a largo plazo más directamente en manos de las comunidades”<sup>25</sup>.

Con esta cita quiero resaltar el espíritu de la acción de la autora, quien recogió y empoderó a la comunidad como aliada a las iniciativas que quería desarrollar, la instalación de un carril bici, es más que eso, ralentiza el tráfico, salvando vidas. Creando también “islas” en donde la gente puede cruzar tranquila las avenidas, sobre todo los adultos mayores y prioriza el transporte público, aunque no saca los estacionamientos, sino que los deja entre la ciclovía y el tráfico, separando y resguardando así a todos los usuarios que se mueven por la ciudad.

El texto esta abundantemente ilustrado con imágenes, con ejemplos de las intervenciones con un antes y un después de los proyectos. Pero siempre retorna a la temática que lo convoca, el poder de las organizaciones ciudadanas, vecinos organizados, y una alianza público – privada que es lo que se requiere para concretar un cambio de visión que permita hacer a la vez un cambio de mentalidad en una ciudad como Nueva York.

En tercer lugar tenemos la investigación: “**La revolución silenciosa. La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI**”. En él como en los anteriores, se coloca en primer plano el uso de la bicicleta en lo urbano, no solo para la lucha contra la contaminación acústica, la polución o los atascos, sino para ser más libre y tener una ciudad más vivible, a modo de gran reportaje.

“Este libro es una aproximación a la bicicleta. Pero no como un complemento deportivo para el fin de semana, como tradicionalmente ha sido percibida en países como España. Tampoco como un vehículo propio de hippies, jóvenes temerarios o adictos al deporte enfundados en licra y complementos caros, sino como la manera más barata y efectiva de convertir nuestras urbes en

---

<sup>23</sup> Óp. Cit. Pág. 64.

<sup>24</sup> Óp. Cit. Pág. 70.

<sup>25</sup> Óp. Cit. Pág. 123.

lugares más amables, limpios y humanos; como un vehículo con derechos y obligaciones que supone, al mismo tiempo, un motor económico de primer orden, pese a llevar décadas siendo relegado a un segundo plano por la poderosa industria del automóvil.”<sup>26</sup>

Como lo dice el autor en la introducción, la bicicleta para él es “la maquina que lo cambio todo”, añadiendo en seguida “A menudo los inventos más sencillos son los más revolucionarios”<sup>27</sup>, aunque esto se vería muchos años después, y en un contexto totalmente diferente, y en el cual le quedan muchos obstáculos que superar para tener el lugar que se merece, hablando de su impacto positivo.

Expone a través de sus cuatro capítulos que “esta máquina perfecta”, sirve a la movilidad, la salud, el medio ambiente, la economía, y el género (ya que empodero a las mujeres del siglo pasado, en cuanto a poder vestirse de una manera más práctica, y por otro lado les permitió salir sin sus maridos, no sin polémicas) a modo de caballo de Troya que instala una nueva forma de pensar la ciudad, una excusa para cambiarla, y de igual manera las distintas formas de movilidad que están dentro de lo urbano. Como señala el titulo, un motor de cambio en todo el amplio espectro del concepto.

En lo global el libro expone a la bicicleta como un artilugio que se ha convertido en herramienta de cambio social, para sociedades mejores en términos ambientales, de la convivencia, y resaltando que la cultura ciclista es la del respeto e integración con los demás modos de transporte, sin llegar a ocultar que tiene limitaciones como también falencias.

En el primer capítulo llamado: “Ciudades para las personas”, el autor del estudio se explaya en torno a que la ciudad malgasta recursos y tiempo en formas de movilidad para un número pequeño de personas, cuando por ejemplo señala que alrededor del 30 % del tráfico de cualquier ciudad corresponde a conductores que no van a ninguna parte, simplemente dan vueltas en busca de un lugar donde dejar el coche”,<sup>28</sup> llegando a construir desde y a partir del coche, lo que es a todas luces absurdo.

Además se adentra por ejemplo en el “Caminar como práctica anarquista, ética, estética y de pensamiento”<sup>29</sup>, citando a Francisco Navamuel de un exitoso grupo de Facebook barcelonés, o sea, podemos ver a la caminata como un camino siempre nuevo, cambiante a voluntad, y que permite estar en contacto con uno mismo y los demás, interactuando con el ambiente urbano.

Agrega que las ciudades requieren de un “facilitador o mediador”, lo que se puede leer como un alcalde mayor o un gobernador con atribuciones reales, como en el caso de Chile recientemente. Y llega a analizar la bicicleta como por ejemplo hablando del libro de Pedro Bravo, periodista y autor de “Biciosos, ¿Por qué vamos en bici?”, donde además de resaltar muchas de las características positivas del ciclismo, tanto para la persona, como para la ciudad, resalta que: “Y

---

<sup>26</sup>Cabezas, D. (2016). *La revolución silenciosa: La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI*. Editorial de la Universitat Obertà de Catalunya. pág. 14 – 15.

<sup>27</sup> Ibíd. pág. 5.

<sup>28</sup> Óp. Cit. 23.

<sup>29</sup> Óp. Cit. 21.

la realidad es que para una distancia menor de 3 kilómetros, el coche es la opción más incómoda, más cara, menos eficaz y menos conveniente”<sup>30</sup>

Desde un punto de vista de la conciencia y la economía, expone que la venta en algunos lugares de Europa de bicicletas, han superado a la de automóviles<sup>31</sup>, lo que también ha ido ocurriendo en otros lugares del mundo, no de manera tan pronunciada, pero marcando una tendencia a futuro que creemos durara mucho más allá del tiempo de la presente tesis e incluso de esta generación, marcando una tendencia prácticamente irreversible.

Cita por ejemplo a Pablo León, periodista y autor del blog “I love bicis”, del diario El País de España, quien cree que hay un “relevo generacional significativo”, y añade en una nota periodística que: “El potencial de cambio es tan fuerte que el 51 por ciento de todos los viajes privados motorizados y comerciales relacionados con el transporte de mercancías podrían realizarse en bicicleta según Copenhagense”.<sup>32</sup>

Regresando al análisis del texto, declara: “Los menores de treinta y cinco años en Estados Unidos y Europa ya no se sienten tan fascinados por las cuatro ruedas como sus padres”<sup>33</sup>, y explica: “está claro que la crisis, que dificulta la compra y el mantenimiento del vehículo, y el precio de la gasolina han jugado un papel importante en este declive, pero también lo ha hecho la saturación de las ciudades, comprar un coche ya no es tan cool”<sup>34</sup>, finaliza Pablo León.

En los siguientes puntos de importancia dentro del texto, revisa la relevancia de las zonas calmas, de reducción, o de límites a la velocidad según se quieran llamar, inquiera el pensar la ciudad a escala humana mejorando la experiencia urbana y la diversidad para una buena vida, expone las tensiones entre ciclistas y automovilistas en el documental “Bikes vs Cars del cineasta sueco Frederik Gertten, y el poderoso lobby de la industria motor.

Hace resaltar las muchas veces la mala planificación urbana y de las calles, es la que provoca accidentes y muertes, y da cuenta de que los mismos vehículos motorizados son el atasco, no los demás actores, ni las calles, ni el ancho u otros factores laterales, pero su visión estrecha, sesgada y aislada les impide verse a ellos mismos como tales. Finalmente termina el capítulo con la inicial preocupación por la convivencia en los modos de transporte, que debería guiar el destino de toda ciudad que se aprecie de tal, y que quiere entrar al futuro por intermedio de otras maneras de movilidad.

En el siguiente capítulo llamado: “La economía de los pedales”<sup>35</sup>, habla de toda una economía que a primeras luces no se logra apreciar en toda su dimensión, y guarda un ecosistema y

---

<sup>30</sup> Óp. Cit. 28.

<sup>31</sup> Equipo Radio Francia Internacional. (2024, 12 de abril). *El uso de la bicicleta supera al del automóvil para moverse en París, afirma estudio. Radio Francia Internacional.*  
<https://www.rfi.fr/es/francia/20240412-el-uso-de-la-bicicleta-supera-al-del-autom%C3%B3vil-para-moverse-en-par%C3%ADs-afirma-estudio>

<sup>32</sup> Nota periodística. (2015, 16 de diciembre). *La revolución silenciosa. Bicis de carga.* Recuperado el 10 de abril de 2024, de <https://bicisdecarga.com/la-revolucion-silenciosa-de-las-bicis-de-carga/>

<sup>33</sup> Óp. Cit. 31.

<sup>34</sup> *ibíd.*

<sup>35</sup> Óp. Cit. pág. 55 – 98.

ambiente de negocio potente, sostenible y conectado a las necesidades de sectores mucho más amplios, que el de los motores.

En el capítulo que lleva por nombre “Salud propia, ajena y global”<sup>36</sup>, habla acerca de la pandemia de obesidad, estrés y sedentarismo que afecta al planeta, y que la bicicleta y su uso, más que recreativo sería una alternativa sana, que en complemento con otros deportes y políticas públicas, mejoraría ostensiblemente la salud de las personas, solo obteniendo buenos retornos a la sociedad.

Finaliza el libro con el capítulo “La unión hace la fuerza”<sup>37</sup>, donde explica el surgimiento de la “Masa Crítica”, un movimiento ciudadano ciclista de San Francisco en Estados Unidos, que en 1992 se organizaron para una pedalada por la ciudad californiana, para después ver la proyección del documental “The return of the scorcher” de Ted White, en un comercio local.

En el documental donde se veía el ciclismo en diversas partes del mundo, en él, el diseñador George Bliss explicaba que en China al no existir (en ese tiempo) semáforos, las personas en bicicleta se iban juntando en torno a una esquina hasta el punto de constituirse como una masa crítica, y así poder cruzar. Ese concepto gustó tanto, que el grupo se bautizó así, y se estableció que cada cuatro semanas, organizarían una cicletada por una ruta, instalando primero el tema de forma general, y después reclamando hechos particulares que les atañen como usuarios de los pedales, tanto como habitantes, como también ciudadanos.

A modo de síntesis:

Haciendo un análisis global de las tres investigaciones precedentes, podríamos establecer que el ciclismo urbano y el uso de la bicicleta se ha masificado ostensiblemente desde la década de los ochentas e incluso antes, a lo largo del tiempo se ha convertido en un instrumento, una pieza fundamental, una parte importante de los modos de movilidad en las ciudades del mundo, y a pesar del paso del tiempo, sigue siendo algo revolucionario.<sup>38</sup>

La consciencia inicial de ser un ente más en el tráfico, un habitante, más que un usuario o mero consumidor, ha ido progresivamente instalándose como una mentalidad arraigada, y esto lo han ido tomando en consideración los mismos ciclistas, los políticos, la economía, y los demás modos de transporte y la sociedad como un gran todo.

Por lo mismo las batallas de la bici se han convertido en una por cómo vemos y queremos ver nuestras ciudades y a la sociedad en el futuro, han instalado además irreversiblemente el tema de la movilidad multimodal y sustentable en la agenda pública. E interpela a la sociedad toda por medio de un artilugio sencillo como es la bicicleta, que por medio de un acto tan etéreo como concreto de ser ciclista, se posiciona en el presente y en el futuro como una muy buena excusa para pensarnos, deconstruirnos y volver a armarnos frente a los múltiples problemas que

---

<sup>36</sup> Óp. Cit. 99 – 119.

<sup>37</sup> Óp. Cit. pág. 121 – 151.

<sup>38</sup> Dispara Mag. (2016, 13 de octubre). *La bici sigue siendo algo revolucionario*. Laura Lruiz.

<https://lauralruiz.com/2016/10/13/la-bici-sigue-siendo-algo-revolucionario/>

aquejan a las sociedades globales actuales, centrados principalmente en el extensivo uso del automóvil en las ciudades,<sup>39</sup> y la dependencia de los combustibles fósiles.

## Objetivos y metodología

### Objetivo general.

Nos hemos planteado como objetivo general reconstruir la trayectoria del movimiento ciclista en Chile y de las organizaciones que surgieron a partir de él, analítica, cualitativa y cronológicamente, analizando sus diferentes componentes que le dan forma, la diversidad de sus objetivos que han planteado y las acciones que emprenden para conseguir influir en la opinión pública, en la institución y en los organismos públicos, y en lo específico.

### Objetivos específicos.

Primero, identificar lo que es un movimiento ciclista y un movimiento social, y sus cruces.

Segundo, comprender la dinámica interna que mueve al movimiento ciclista, y cuál es su afán de reivindicación con foco en lo común urbano.

Tercero, vislumbrar como las organizaciones ciclistas en su constelación dialogó con los movimientos sociales.

Cuarto, como entes innovadores no solo de la ocupación del espacio público, sino también de los medios de comunicación y de las nacientes redes sociales (1995), como también analizar su acercamiento al estado y lo oficial.

Quinto, plasmar la impronta que han dejado en lo institucional, como la legislación, destacando que actualmente la mayoría de los actores políticos, sino lo dicen expresamente, dan cabida a las diversas formas de movilidad activa, esto como una búsqueda del bien común.

Por medio de la **metodología** que emplearemos en la presente investigación pretendemos a partir del análisis reconstructivo describir al movimiento ciclista, a través de la revisión de documentos, tesis y noticias en la web referente al tema. Además se agregara información extraída desde entrevistas que nos permitirá conocer por medio de actores relevantes e implicados directamente en las organizaciones ciclistas, la orgánica interna y la línea cronológica que hemos planteado en la hipótesis.

Enfocándonos en algunas investigaciones previas acerca del ciclismo urbano, y su contribución al entendimiento del tema, lo enlazaremos con el marco teórico, que repasa algunos conceptos

---

<sup>39</sup> Nicholas, K. (2022, 5 de junio). *Las 12 mejores formas de sacar los autos de las ciudades. The Conversation*. Recuperado el 22 de mayo de 2024, de <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/06/05/las-12-mejores-formas-de-sacar-los-autos-de-las-ciudades/>

desde los nuevos movimientos sociales, el espacio público y los bienes comunes, destacando que el rol del ciclismo recoge a estos en sus postulados.

Finalmente plantearemos que el movimiento ciclista siendo moderno, está en una construcción permanente, que como los nuevos movimientos sociales, busca establecer sus postulados en consonancia con la realidad, para lo que usaremos la historia del tiempo presente para verificar su actualidad en el debate y su lucha por el espacio urbano.

## Marco teórico

Teniendo en cuenta el enfoque centrado en la perspectiva de dilucidar la trayectoria, analítica, descriptiva y cronológicamente, la presente investigación se guía por lo cualitativo, rescatando las apreciaciones, juicios e idiosincrasia que se dan en la sociedad, acerca de los movimientos ciclistas en Chile y viceversa de estos con la sociedad en la que están insertos.

Si bien es dable poder analizar al movimiento ciclista desde muy distintas y variadas perspectivas, nuestro enfoque apuesta por su estudio desde las teorías de los movimientos sociales, la del espacio público junto a la del común urbano y la idea de los bienes comunes, es ante esto que como categorías de análisis emplearemos algunos conceptos que detallaremos a continuación:

**A.- El de nuevos movimientos sociales** de Sydney Tarrow y Alberto Melucci como complemento.

En lo global se pueden establecer dentro de la categoría que vemos, tres sub-categorías, que conviven hoy: Movimiento social funcionalista, como anomia a reencauzar; Marxista: más enfocado en el obrero e institucionalizándose y; una tercera vía, que no entra en las anteriores clasificaciones, sobre todo con un enfoque en las nuevas demandas sociales, tales como: feminismo, LGBTQ+, indigenismo, animalismo, ambientalistas, veganos, etc., o sea, una nueva forma de hacer política.<sup>40</sup> Siendo esta última a la que nos abocaremos.

Su construcción entonces está dada desde el interior y proyectada hacia afuera como una imagen, con una organización, recursos, acción política y una relación determinada con la institución (generalmente en oposición). Lo que nos señala Tarrow es que existe una **estructura de oportunidad política** (disputa inter elites), esto conlleva una acción por fuera de los códigos y canales instituidos, en donde existen según él, ciclos de protesta de auge y agotamiento, que se mueven entre las determinantes internas y externas por un lado y la represión e institucionalización por el otro.

Según las palabras del autor la ventana que se abre a “La acción colectiva surge cuando se dan las oportunidades políticas para la intervención de agentes sociales que normalmente carecen de ellas”<sup>41</sup>, y se plantean frente a la realidad tomando “desafíos colectivos planteados por

---

<sup>40</sup> Briceño Rettig, C. E. (2009). *Ciclismo urbano y movimientos sociales* (Tesis para optar al título profesional de periodismo, Universidad de Arte y Ciencias Sociales [ARCIS]). Recuperado de <https://es.scribd.com/document/181947120/Ciclismo-urbano-y-movimientos-sociales-CristianEsteban-Briseno-Rettig-ARCIS>

<sup>41</sup> Tarrow, S. (2004). *El poder en movimiento: Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Alianza Editorial. Pág. 22.

personas que comparten objetivos comunes y solidaridad en una interacción mantenida con las elites, los oponentes y las autoridades”<sup>42</sup>, o sea, el poder económico y político, los que luchan o pretenden el mismo espacio y lo instituido.

En complementariedad con el autor anterior, tomaremos algunos conceptos de Alberto Melucci quien (entre otros) establece a los movimientos sociales como “**laboratorios clandestinos de innovación social**”<sup>43</sup>, que construyen experiencias sociales alternativas a los poderes dominantes, siendo disruptivos.

Al igual que el autor anterior, comparte la apreciación de que existe una fase de latencia y una fase de visibilidad, con una retroalimentación constante de construcción de redes, pero se podría señalar que difiere en cuanto esta es una fase previa a la lucha y posterior intento de asimilación desde el poder.

“Tal vez un nuevo espacio político este designado mas allá de la distinción tradicional entre estado y “sociedad civil”: un **espacio público intermediario**, cuya función no es institucionalizar los movimientos, ni transformarlos en partidos, sino hacer que la sociedad oiga sus mensajes y traduzca sus reivindicaciones en la toma de decisiones políticas, mientras los movimientos mantienen su autonomía”<sup>44</sup>

Melucci propone una producción ideológica a los movimientos sociales, y que creemos nos servirá para establecer un parámetro dentro del que se mueve el movimiento social, y este es:

- 1.- La definición del grupo social en cuyo nombre se realizan las acciones; esta definición delimita la **identidad** colectiva y la **legitimidad** del movimiento.
- 2.- La **situación indeseable** que da lugar al surgimiento de la acción colectiva y se atribuye a un adversario ilegítimo, el cual es definido usualmente en términos no sociales.
- 3.- Clarificación de los objetivos o de las **metas deseables**; esos objetivos o metas son expresadas como benéficos para la sociedad en su totalidad.
- 4.- “Alineamiento”, es decir, una relación positiva entre el actor colectivo y las **metas generales de la sociedad**.<sup>45</sup>

En síntesis podemos afirmar que los nuevos movimientos sociales se destacan por ser novedosos, y salir de lo tradicional instalándose como una “tercera vía”, proyectan una imagen para sí y para los demás que funciona como identidad, además de compartir objetivos comunes esperan ver una ventana de oportunidad para su actuar (o coinciden con ella). Son “laboratorios clandestinos de innovación social” que permiten a los movimientos sociales ser innovadores,

---

<sup>42</sup> *Ibíd.* Pág. 26

<sup>43</sup> Gusfield, J., & Laraña Rodríguez Cabello, E. (1994). Qué hay de nuevo en los nuevos movimientos sociales. En *Los nuevos movimientos sociales: De la ideología a la identidad*. Centro de Investigaciones Sociológicas.

<sup>44</sup> Melucci, A. (1999). *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. El Colegio de México. Pág. 76.

<sup>45</sup> Melucci, A. (1996). *Challenging codes: Collective action in the information age*. Cambridge University Press.

pero manteniendo su independencia del poder instituido, aunque pueden llegar a dialogar con él, pero celosos de su autonomía, decisiones y horizontes en vista.

**B.- El de espacio público de Henri Lefebvre y como continuador David Harvey, en especial su idea del “común urbano”.**

La producción intelectual de Henri Lefebvre es grande y elabora temas desde la filosofía (disciplina en la que surge) y la sociología (a la que llega después), sus obras más destacadas relacionadas mas a esta temática son: “El derecho a la ciudad” 1968, “De lo rural a lo urbano” y “La revolución urbana” ambos del mismo año 1970, “El pensamiento marxista y la ciudad”, y “Espacio y política” ambos del mismo año 1972, y “La producción del espacio” 1974. Este último libro es considerado como la síntesis y la depuración de su línea investigativa en cuanto al espacio público y sus implicancias para la sociedad.

Muchas veces se ha dicho que su forma y el lenguaje un tanto enrevesado, la erudición que demuestra apelando a diversas disciplinas y la magnitud de lo escrito, dificulta aprehender la obra, más cuanto que esta apela a la integralidad, a lo total. Por lo mismo queremos enfocarnos en sus conceptos del “**espacio concebido**” (concebido por la sociedad capitalista) y del “**espacio vivido**” (el social, que contiene la pasión y la acción), una interacción en la que hay una constante lucha, y representación<sup>46</sup>.

Su crítica apunta a lo técnico en lo urbano y que va mas allá de lo práctico, como las cuatro funciones básicas de la ciudad: **Hábitat**, trabajo, circulación y ocio propuestas por Le corbusier<sup>47</sup> contraponiendo el **habitar**, que continúan entre otros David Harvey, quien cuestiona la planificación y organización de las ciudades (y que también veremos acá).

Queremos tomar también la idea de Henri Lefebvre de que bajo la superficie urbana existe un juego de inversiones, el capital que se hace patente y literal en lo urbano, rescatando a Engels<sup>48</sup> y la circulación del capital, para señalar que la burguesía usa la ciudad para solucionar sus problemas, llevado a la actualidad en fenómenos tales como: gentrificación, guetización, segregación, periferialización, e ir borrando el límite urbano – rural.<sup>49</sup>

“El espacio urbano supone simultaneidad, encuentros, convergencia de comunicaciones e informaciones, conocimiento y reconocimiento así como confrontación de diferencias (también ideológicas y políticas). Es el lugar de deseo, de desequilibrio permanente, momento de lo lúdico

---

<sup>46</sup>Martínez Lorea, I. (2013). Prólogo a la edición en español de *La producción del espacio* (1974). En H. Lefebvre (pp. 16). Editorial Capitán Swing.

<sup>47</sup> Le Corbusier. (1989). *Principios de urbanismo [La carta de Atenas]*. Editorial Ariel.

<sup>48</sup> Engels, F. (1976). *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Júcar.

<sup>49</sup> Larrubia Vargas, R. (1998). El espacio rural: Concepto y realidad geográfica. *Revista de Estudios de Arte, Geografía e Historia*, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga. Recuperado el 12 de diciembre de 2023, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/95418.pdf>

y lo imprevisible<sup>50</sup> apelando así a una apropiación positiva como obra – **valor de uso y no como valor de cambio**, esto eminentemente dentro de la esfera marxista como fundamento.

Convoca a rescatar la idea de la utopía que es desdeñada tanto por los neoliberales, como por los nostálgicos de los socialismos reales, sin caer en el engaño de la “participación ciudadana”, en donde los actores reales posibilitan la **utopía concreta** movilizándose para influir en su producción. (Fuerza de un lado, resistencia del otro)

“Gracias a las energías potenciales de una variedad de grupos que utilizan el espacio homogéneo conforme a sus propósitos, el espacio se teatraliza y se dramatiza. Se erotiza, se entrega a la ambigüedad, al nacimiento común de necesidades y deseos”<sup>51</sup>

En complemento, actualización y herencia queremos fijar el concepto de **espacio público de David Harvey**, centrándonos sobre todo en la idea del “**común urbano**”.

Como señalamos antes Harvey se instala como continuador de las ideas de Lefebvre, primero criticando los modos de planificación y organización urbana<sup>52</sup> ampliando el análisis a fenómenos de la ciudad neoliberal, pero también exponiendo las falencias del mismo, presentando que el ideal proyectado se elabora en una entelequia fuera del tiempo, vago y permanentemente abierto sin abordar un límite para la acción, ni analizando la cuestión de la autoridad<sup>53</sup>, además de apelar al sujeto y no a un **grupo de reivindicación** como es en nuestro caso el de los movimientos sociales ciclistas, lo que no quita validez al reclamo por una utopía concreta de Lefebvre.

En su concepto del “**derecho a la ciudad**” Harvey toma la posta de Lefebvre ahondando en la idea de que dentro de los derechos humanos, aun no hemos alcanzado el de influir en nuestro espacio inmediato, la ciudad y lo urbano, y que es importante ya que es el lugar por excelencia de la participación y reclamo, como también de los lazos que nos permiten ser humanos.<sup>54</sup>

Lo anterior disminuido a ser transable, rentable y de acumulación de valor o excedente, despojando junto con los valores de la ciudad, a la vez la potencialidad inherente al ciudadano, esto recurrentemente se ha manifestado en protestas y movilizaciones a lo largo de la historia, esencialmente por el cambio en las relaciones de producción, que trae aparejado un cambio visible dentro del orden urbano<sup>55</sup>, o sea, la **producción del espacio**,<sup>56</sup> teniendo en cuenta que es producto y reproductor del mismo, tendiendo a la homogeneización. (Acoge también la

---

<sup>50</sup> Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Editorial Península.

<sup>51</sup> Martínez Lorea, I. (2013). Pág. 27.

<sup>52</sup> Harvey, D. (2007). *Urbanismo y desigualdad social*. Editorial Siglo XXI.

<sup>53</sup> Harvey, D. (2003). *Espacios de esperanza*. Editorial Akal.

<sup>54</sup> Idea del retorno a los valores griegos del despliegue del ciudadano como globalidad individual y miembro de un colectivo más amplio, la sociedad en su conjunto, el ágora, pero reivindicando lo social en primer término, no como elemento vacío que emplea lo comercial.

<sup>55</sup> Era preindustrial: ciudad política y ciudad comercial; (transición de lo rural a lo urbano) Era industrial: ciudad industrial; (implosión – explosión: concentración y extensión de lo urbano) Era post – industrial: una zona crítica con una sociedad urbana rebasando el 80%.

<sup>56</sup> Gutiérrez, E. M. (2013). Ciudad, espacio y cotidianidad en el pensamiento de Henri Lefebvre. En *La producción del espacio* (pp. 38). Editorial Capitán Swing.

reproducción humana y los cuidados, entrando en un creciente conflicto con el crecimiento económico permanente en porcentajes)

Como geógrafo Harvey establece sus preocupaciones en torno a la expansión del capital en la urbe, la reproducción del capital que se reinvierte y como estos dos fenómenos moldean la ciudad actual, haciéndola desigual<sup>57</sup> y generando dinámicas de **destrucción creativa** para la construcción dedicada a la renta,<sup>58</sup> generando una ciudad para ricos y otra para pobres, se podría decir, pervirtiendo el sentido original de vivir en comunidad o sociedad, y es lo que queremos rescatar con la apelación a la lucha de los movimientos sociales ciclistas.

En palabras del autor:

“La forma particular en que el espacio y el tiempo se determinan entre sí está íntimamente vinculada a las estructuras de poder y a las relaciones sociales, a los particulares modos de producción y consumo que existen en una sociedad dada. Por lo tanto, la determinación de aquello que es el espacio y el tiempo no es políticamente neutral sino que está políticamente incrustada en ciertas estructuras de relaciones de poder. Considerar una versión del espacio y tiempo como “natural” significa aceptar el orden social que los corporifica como “naturales”, por lo tanto, incapaces de cambiar.” (El subrayado es nuestro)

Y continúa:

“Si, como marxista materialista, yo secularizara la noción de Leibniz, no diría que Dios elige un particular espacio y tiempo como el mejor entre todos los mundos posibles, sino diría que, una multiplicidad de intereses y procesos definen una heterogeneidad de espacios y tiempos dentro de los cuales uno es elegido como dominante, para reflejar los intereses de los poderes dominantes”<sup>59</sup>

Resumiendo podríamos decir que el espacio público es uno de disputa, entre la producción del espacio generador de rentas y la destrucción creativa que conlleva, expresado a lo largo del tiempo y el espacio. Se contraponen a esto el interés general, el derecho a la ciudad que va más allá de la simple consulta ciudadana, contraponiendo el habitar por el hábitat. El grupo social más organizado para reivindicar aquello, entre otros, sería para nosotros el ciclista inscrito dentro de uno más amplio, el de los nuevos movimientos sociales, que reinstalan la idea del común urbano (ni neutral, ni aséptico), un patrimonio tanto material como inmaterial de todos los ciudadanos.

---

<sup>57</sup> Harvey, D. (2007). *Urbanismo y desigualdad social*. Editorial Siglo XXI.

<sup>58</sup> Harvey, D. (1998). *La condición de la postmodernidad*. Editorial Amorrortu.

<sup>59</sup> Harvey, D. (1994). *Geographical Review of Japan*, 67(Ser. B), 126-135. Traducción de Perla Zusman.

Adaptación y corrección de Gabriela Cecchetto. Recuperado de:

<https://www.studocu.com/cl/document/universidad-catolica-de-temuco/geografia-historia-y-patrimonio-turistico-de-chile/harvey-la-construccion-social-del-espacio-y-del-tiempo-una-teoria-relacional/88694281>

C.- Y la idea de **los bienes comunes** de Elinor Ôstrom y Álvaro Ramis como complemento.

El contexto actual de múltiples crisis globales tales como la ecológica, de la matriz energética, crisis económicas cíclicas, deslegitimación de la política, de la información y de la verdad con las redes sociales, e inclusive de sentido y futuro para el sujeto, han hecho que en todos los aspectos del ser humano se busquen nuevos horizontes de realización, reinicio y comunidad. Es así que resurge el concepto de bienes comunes, una instancia que se instala entre lo binario público – privado, estado – empresa, propio – ajeno, lo de todos y lo de nadie.

La artífice de esta idea es Elinor Ostrom (1933-2012), quien en su “Taller de Teoría Política y Análisis de Política Pública” de la Universidad de Indiana Bloomington, desarrollo su obra analizando la gobernanza económica, especialmente de los recursos compartidos, y sus imbricaciones. Lo que le valió el Nobel en ciencias económicas, junto con Oliver E Williamson. En donde se enfoca en la **provisión de los servicios públicos por parte de los propios ciudadanos**, y las condiciones acorde suministradas desde el estado.

Sobre el principio de la eficiencia y la sostenibilidad, la tesis principal de la autora se sintetiza en **que no existe nadie mejor para gestionar sosteniblemente un “recurso de uso común” que los propios implicados**,<sup>60</sup> pero debe existir el contexto adecuado sobre todo del reparto equitativo de costos y beneficios. Hoy en día esos recursos materiales, han migrado compartiendo importancia con los inmateriales, cobrando relevancia en aéreas como la medicina e internet.

“La mayoría de recursos de acervo común son lo suficientemente grandes para que varios actores puedan usar simultáneamente el sistema de recursos y los esfuerzos para excluir beneficiarios potenciales sean costosos. Ejemplos de recursos de acervo común incluyen tanto sistemas naturales como sistemas hechos por el hombre, los cuales abarcan: cuencas de aguas subterráneas, sistemas de riego, bosques, pastizales, computadoras, servidores, fondos gubernamentales y corporativos y la internet. Ejemplos de unidades del recurso que derivan de los recursos del acervo común incluyen agua, madera, pastos, unidades de procesamiento de computadora, bits de información y asignaciones de presupuesto”<sup>61</sup>

Pero en el fondo junto a la palabra **acervo**, lo más importante que subyace a todos los recursos, son las **relaciones de poder y posesión que emanan de ellas**, ¿qué tipo de estado?, ¿qué tipo de mercado? Tenemos y requerimos en el futuro para llegar a tener un equilibrio con nuestro espacio de despliegue.

Cabe recordar que la base de la que parte Elinor Ostrom es la refutación de la idea de la “tragedia de los comunes” (“the tragedy of the commons”), planteada por Garrett Hardin en 1968, este biólogo y su artículo publicado en la revista Science, salió de su área y caló hondo sobre todo en los interesados desde la perspectiva privatizadora de la escuela de Chicago, quienes tomaron al pie de la letra de que un bien compartido, en este caso un pastizal y la

---

<sup>60</sup> Ramis Olivos, Á. (n.d.). *El concepto de bienes comunes en la obra de Elinor Ostrom*. Universitat de València. Recuperado el 6 de junio de 2024, de <https://www.ecologiapolitica.info/el-concepto-de-bienes-comunes-en-la-obra-de-elinor-ostrom/>

<sup>61</sup> Ibíd.

sobreexplotación, solo tienen dos destinos, o ser estatal o ser privado, o sea, “cercado”. Todo esto en un contexto en donde la preocupación por la sobrepoblación aquejaba a todos.

“Como consecuencia de esta amplia difusión, Hardin ha influido tanto en alertar sobre la degradación del medio ambiente como en la tendencia a liberalizar los mercados de diversos bienes que se consideraban imposibles de mercantilizar. Al usar la imagen de la tragedia, Hardin impregno la descripción de los problemas de acción colectiva ligados a los bienes comunes de un carácter inexorable, determinista y destructivo, ante el cual solo había una salida: el cercamiento de los comunes, en el entendido de favorecer su privatización total, mediante la asignación de derechos de propiedad individual a la mayor cantidad de bienes que sea posible”<sup>62</sup>

Se puede establecer entonces que:

- 1.- Su aproximación se refiere a los bienes de acceso abierto y no necesariamente a los bienes comunes.
- 2.- Presupone poca o ninguna comunicación entre los actores involucrados.
- 3.- Postula, en la línea de Olson, que las personas actúan solo en su interés inmediato (en lugar de suponer que algunos de los individuos toman en cuenta, hasta cierto punto, los beneficios conjuntos).
- 4.- Ofrece solo dos soluciones para corregir la tragedia: la privatización o la intervención del gobierno.<sup>63</sup>

Las investigaciones posteriores no solo han llegado a refutar lo propuesto por Hardin, sino que va un paso más allá y llaman la atención sobre la exacerbación en la profundidad del concepto que este autor inició. Esto es lo que Hellen y Eisenberg llaman:

“La tragedia de los anticomunes sería un ejemplo de derechos de propiedad mal definidos en el cual varios actores poseen derechos conjuntos de exclusión sobre un bien determinado, pero ninguno tiene derechos exclusivos. De esta forma se exagera la creación de monopolios complementarios, subordinando el derecho de uso de un bien, provocando una ineficiencia asociada con el ejercicio de derecho de propiedad”<sup>64</sup>

Por ejemplo menciona que en el mundo de la salud, en especial de los medicamentos existe un exceso de patentes, que puede llegar a hacer tan caro la aparición de nuevas drogas, que la industria podría llegar a la estagnación, ya que el precio siempre llega al consumidor. También habla de los derechos de autor como del internet, que van colocando “cercos” a la creación e innovación, y menciona los límites de la creación compartida como el “creative commons”, re apropiado por la industria.

---

<sup>62</sup> Ramis, Á. (2017). *Bienes comunes y democracia: Crítica del individualismo posesivo*. Editorial Lom. Pág. 261.

<sup>63</sup> *Ibíd.* pág. 275.

<sup>64</sup> *Ibíd.* pág. 279. Citando a: Heller, M. The tragedy of the anticommons: Property in the transition from Marx to markets. University of Michigan. Available on line: <https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/39430/wp40.pdf;jsessionid=E09532AC2FBF2441BB68B6B197E470AF?sequence=3>

Lo destacable en este punto es que **existe un círculo en permanente evolución, entre las personas y las instituciones**, ya que las formas de relación, y los productos entre esas relaciones también van cambiando con el tiempo.

O sea: “Al hablar de bienes comunes no se debe hacer referencia exclusiva a recursos o a cosas, sino fundamentalmente a **relaciones, valores sociales, reglas de uso, y normas consuetudinarias que regulan y preservan los comunes**. Sería necesario llevar la reflexión de Ostrom y su escuela un paso más allá, formulando la pregunta por las condiciones de posibilidad de una gestión cooperativa y democrática de la economía”.<sup>65</sup>

Elevando el tema de **los comunes a paradigma socioeconómico**, se da cabida a la pregunta de hasta qué punto las personas pueden o podrían decidir, participar, gobernar sus propios recursos de manera cooperativa y compartida, la gestión y el capital social, de una comunidad y de esta con su localidad, región y país o nación e incluso alcanzando lo global.

Para lo anterior Ostrom establece ciertos criterios que guían a las comunidades en la gestión de sus “recursos” (no solo materiales), en base a **un poli centrismo del poder y una tercera vía**, que conlleva capacidades y autogestión del “bien común”:

- 1.- Fortalecer a los agentes, potenciando y desarrollando sus capacidades para resolver conflictos;
- 2.- Ampliar las bases de información y análisis de actores, introduciendo un mayor número de variables a su consideración;
- 3.- Consolidar el rol de las instituciones, en tanto mecanismo necesario para la consecución de la cooperación;
- 4.- Mejorar los mecanismos y procesos que permiten el desarrollo de las capacidades de los agentes, para resolver conflictos de interés;
- 5.- Atender los factores ligados al cambio institucional;
- 6.- Adoptar un enfoque de “racionalidad imperfecta”, para mejorar la interpretación de la conducta de los agentes.<sup>66</sup>

En lo concerniente a nuestro tema podemos extraer del modelo Ostrom – Ramis que:

El cuidado y la provisión de los bienes comunes, para nuestro caso el espacio público, puede y debe estar como un servicio público en manos de las comunidades, más que en las consultas, en la participación activa, de las juntas de vecinos, asociaciones culturales, gremios de pequeños y medianos empresarios, organizaciones ciclistas, automovilistas y de peatones, y otros actores que participan de la acción colectiva de crear y recrear la calle.

Teniendo en cuenta el espacio público de la calle como un acervo común, un bien creado a lo largo del tiempo, con sus especificidades reflejadas en la calle y el manejo de esta, y en esta. Se

---

<sup>65</sup> Ibíd. pág. 315.

<sup>66</sup> Ibíd. pág. 324.

hace prioritario develar las relaciones de poder y posesión que están detrás, sincerando de una manera radical los intereses involucrados en su conformación y existencia, para con esto devolver la calle a los que la usan, viven y quieren disfrutarla.

La tragedia que el desorden actual de la calle representa, es un peligro para la satisfacción de las necesidades de vida al aire libre, movilidad y transporte, para todos los habitantes de lo urbano, las ciudades pueden ser tanto un mal como un bien, siempre y cuando el enfoque regrese a los habitantes y su bienestar. Se puede tornar esta tragedia en una oportunidad de futuro, en donde los actores implicados establezcan la prioridad de que ciudad se quiere y para qué se quiere.

Como dice Ramis, habría que llevar el concepto del “pro común” hasta sus últimas consecuencias, en un contexto de permanente crisis desde diversas esferas de la vida, este concepto cobra una radicalidad central que solamente estamos empezando a descubrir, ya que, subyace a este una nueva forma de colaborar, cooperar, crear una orgánica y una administración que supere lo binario y se instale como una tercera opción de participación, en el fondo una nueva manera de “ser humano”, una “democracia del común”, en palabras del autor.

“La circunvalación  
Américo Vespucio  
Tiene barrios limpios  
Tiene barrios sucios  
La circunvalación  
Américo Vespucio  
La circunvalación  
La circunvalación  
Es democratizante  
Al norte los pirulos  
Al poniente los picantes  
La circunvalación  
Obra de ingeniería  
Al oriente negociados  
Al poniente cesantía  
La circunvalación  
Es muy deportista  
Al poniente los moteles  
Al oriente futbolistas  
La circunvalación  
Es tan educativa  
De la Escuela Militar  
Al pupitre de Lo Hermida...”

Grondona, P. (1988). *La circunvalación Américo Vespucio*. En *Cultura de vida 1988* (4:24). Sello Alerce.

## Capítulo 2.- La ciudad actual y sus determinantes históricos

En esta sección queremos mostrar un panorama general contemporáneo de la ciudad de Santiago, como se ha conformado y como es hoy en la actualidad, por lo que estableceremos algunos hitos de importancia en su configuración, de su estructura, espacio público, los ejes urbanos que la moldean y como la viven las personas que en ella se desplazan y habitan.

### Primer hito: la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna. (B.V.M.)

Se ha hablado exhaustivamente de la formación de la ciudad de Santiago, su inicio precario con los españoles, quemada y vuelta a construir. Su condición de lejanía de la metrópolis fundadora y de que funcionaba como capitania, denotando su calidad de “frontera” con el pueblo Mapuche, todo lo anterior en una imagen casi bucólica con el paso de los años, pero bajo esa mirada existe una población que va en constante crecimiento.

De unos 80.000 habitantes que tenía en 1843, salto a 115.000 en 1867 y a alrededor de 150.000 en 1875, o sea su población se duplica cada 75 años. Posteriormente el crecimiento se aceleraría para fines del siglo XIX, duplicándose cada 20 años.<sup>67</sup>

Bajo estas condiciones de “asedio” a la ciudad propia y culta, versus la bárbara, es que B.V.M. comienza a idear su separación, aislamiento y sanidad. Siendo representante y parte de la elite, da cuenta ya del problema de la población, de su asentamiento y del orden que quiere imprimirle a Santiago:

“No se ha seguido ningún plan, no se ha concebido ningún orden, no se ha consultado una sola regla de edilidad y menos de higiene. Arrendando todo el terreno a piso, se ha edificado en toda su área un inmenso aduar africano en que el rancho inmundo ha reemplazado a la ventilada tienda de los barbaros, y de allí ha resultado que esa parte de la población, el más considerable de nuestros barrios, situado a barlovento de la ciudad, es una inmensa cloaca de infección y de vicio, de crimen y de peste, un verdadero potrero de la muerte, como se le ha llamado con propiedad”<sup>68</sup>

En cuanto a su visión de la población misma de Santiago, sus sentencias no son mejores de los lugares en los que habitan, emitiendo duros juicios sin considerar las condiciones en la que vive la población, a modo de declaración y advertencia declara:

“La chingana tiene celebrado comercio con el rancho y la prole de ambos es el roto, es decir, el hijo del vicio y la miseria, de la chicha y de la quincha, y así, mientras el roto viva arrebozado en su rito o cubierto con su poncho, como el lépero de México, el llanero de Venezuela y el gaucho

---

<sup>67</sup> Datos tomados de la presentación: Grez Toso, S. (2012). *¿Cuál era la visión global del Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna?* En: *Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI* (p. 89). Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna – DIBAM.

<sup>68</sup> Vicuña Mackenna, B. (1872). *La transformación de Santiago*. Imprenta de la Librería del Mercurio. Pág. 24 y 25.

de las pampas, es evidente que no existirá el ciudadano, esto es que no existirá la República sino como nombre”<sup>69</sup>

Se puede apreciar que sus esfuerzos estarán encauzados en una visión de clase, destinada a “civilizar” y “regenerar” la ciudad, misión que tomara forma en “Historia crítica y social de la ciudad de Santiago: desde su fundación a nuestros días (1541 a 1868)”, allí se reflejaran sus sueños urbanos como sustento histórico.

Su visión nace de su exilio dorado, posteriormente a su participación en la sociedad de la igualdad y la abortada revolución de 1851, estuvo en California. México, navegó el Mississippi, visitó Washington y Nueva York. Luego atravesó el atlántico a Liverpool, se alojó también en Londres y París, en donde cumplió 22 años en 1853. Llevando una bitácora de viaje muy nutrida, continuó su itinerario recorriendo Francia, Italia, Austria, Alemania, Bélgica, Holanda e Inglaterra, regresando a Chile en 1855, publicando sus ideas, impresiones y como le gustaría imprimirlas en Santiago, a través del periódico “El Ferrocarril” y en menor medida en “El Mensajero de la Agricultura”.

Para nuestro estudio es de importancia entender que ya la planificación de esa visión de Santiago, tendría una muy buena recepción por parte de la ciudad ilustrada, y si bien no todas las obras se ejecutaron, y otras le llevarían muchos más años que la vida de B.V.M., estas calaron en la élite dirigente, dándole sustrato a “europeizar” y “americanizar” la ciudad. Lo anterior con las nuevas innovaciones y últimas técnicas vistas en el norte.

Las características esenciales que podemos apreciar en esta etapa para la ciudad son:

- Una visión global de la ciudad, que para Santiago considera un territorio que va desde Batauco al Maipo, y desde la cordillera a los cordones de Pudahuel y de Talagante.
- La existencia de una comunicación permanente durante toda la administración transparentando cada uno de sus proyectos, decisiones y resultados.
- La apertura de la participación de las personas, a quienes invitó a organizarse en una diversidad de grupos y comités.
- Trabajo basándose en proyectos puntuales, que se planificaban, desarrollaban y evaluaban en forma permanente.
- La participación de aportes privados y del estado, en obras de financiamiento compartido.
- El permanente respaldo de técnicos, profesionales y artistas. Como el ingeniero Ansart, el paisajista Arana, el arquitecto Aldunate, el cantero Satinbuck, el escultor Plaza, el pintor Caro, el fotógrafo Garreaud.
- El interés por el espacio público, expresado en la Plaza de Armas, el Parque Cousiño, la Quinta Normal, el Paseo Santa Lucía y, al menos, siete plazas públicas más.
- Preocupación por las vías, el transporte y los servicios. Con la avenida de cintura, el adoquinado de calles, la ampliación del ferrocarril urbano, el alumbrado de gas en los barrios, y la empresa de agua potable como un servicio municipal.

---

<sup>69</sup> Grez Toso, S. (2012). Pág. 89.

- Valoración de la naturaleza y el paisaje, al destacar la flora nativa, incorporar arboles a calles y plazas, poner en valor recursos naturales de las lagunas cordilleranas de Santiago, la realización de viveros municipales, y el concepto de exhibir plantas y flores.
- Reconocimiento de la memoria y el patrimonio como elementos primordiales de la identidad ciudadana.<sup>70</sup>

Como se ha podido apreciar en este apartado, la ciudad de B.V.M. traía a “Santiago de la nueva Extremadura”, nombre dado por su lejanía, la tendencia punta en ese entonces de crear una ciudad “formal”, cara de presentación y entrada, no solo en lo urbano sino también aparejado a ello dar “cultura”, espacios para los habitantes y ciudadanos. Aunque no a todos, ya que la instalación del proyecto diferenciaba una ciudad culta de otra bárbara, y aquello implicaba su separación física, y su diferenciación con el pueblo que debía tener buenos modales y costumbres, o sea, instalándose como una clase alta y privilegiada que debe enseñar a la otra como vivir y comportarse.

Literalmente esto se manifestó en la demolición de las rancharías al sur de la actual Avenida Matta, la “cancha de los monos” como se le conocía despectivamente en aquella época y junto a aquello la creación del camino de cintura (o “cordón sanitario”), que progresivamente se fue instalando como línea divisoria entre las clases sociales. Se podría señalar que esta fue la primera “segregación residencial planificada”<sup>71</sup> en Santiago, en nombre de un bien superior, la creación e instalación de la república y su representación en el plano urbano, como de igual manera en el imaginario colectivo.<sup>72</sup>

Finalmente agregar que B.V.M. instaló lo moderno en lo urbano y en el modo de comunicar esa instalación misma, pues el registrar los datos, imágenes o pinturas, poniendo en valor lo creado se adelanto a su época, siendo que hoy en día la creación de ciudad y la recuperación urbana hereda esa forma de trabajo, con lo bueno y malo que significó lo llevado a cabo.

### Segundo hito: la migración campo – ciudad.

Para fines del XIX y comienzos del XX la ciudad de Santiago continuó su acelerado crecimiento, tanto en población como en extensión territorial, lo anterior traería aparejado dado el rebalse de los habitantes, el desgajamiento de la centralidad comunal que había existido hasta ese entonces, basado en el tándem provincia y su cabecera urbana, reemplazado esto por nuevas comunas post guerra civil de 1891 sin importar si estas eran urbanas, rurales o mixtas, más el

<sup>70</sup> Rodríguez V., H. (2012). *¿Cuál era la visión global del Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna?* En: *Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI* (p. 98). Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna – DIBAM.

<sup>71</sup> Castillo, S. (2012). *¿Cuál era la visión global del Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna?*. En V.V.A.A. (Ed.), *Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI* (p. 103). Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna – DIBAM.

<sup>72</sup> Un muy buen libro para ahondar en el imaginario colectivo de lo que es ser chileno en sus primeros tiempos de independencia de la república es: Peralta C., P. (2007). *Chile tiene fiesta: El origen del 18 de Septiembre (1810-1837)*. Editorial LOM. En él se ve como la dirigencia política reúne tres fiestas en una, 18 de Septiembre de 1810, 12 de Febrero de 1817 y 1818, y el 5 de abril de 1818. Economizando y regenerando mentalmente al pueblo del exceso de diversión, haciendo coincidir la celebración con la fiesta de la primavera también, reduciendo los días y controlando la moralidad.

mecanismo de la renta de la tierra, que asentó a un gran número de población en zonas centrales que eran preferidas sobre otras.

Como bien lo señala Armando de Ramón por las comunas:

“En el mismo año de 1891 se crearon las de Renca, Maipú y Ñuñoa, que rodeaban completamente Santiago por el norte, oeste, sur y este. Al año siguiente fueron creadas las de La Granja y Puente Alto, desgajándose sus territorios de la muy extensa de Ñuñoa; en 1896 se estableció la de San Miguel, al sur de Santiago, también desmembrada de Ñuñoa; en 1897 aparecieron las comunas de Providencia y Barrancas (hoy Pudahuel), estrechando más aun los límites urbanos de Santiago; en 1899 nació la de La Florida; en 1901 la de Las Condes, desmembrada de Providencia; en 1915 la de Quinta Normal, desmembrada de Barrancas, y, finalmente, en 1928 la de Conchalí, con lo que la subdivisión del antiguo territorio municipal de Santiago quedo completada”.<sup>73</sup>

Consideramos este hito fundamental para entender un cambio significativo que se vio reflejado a posterioridad, no solo de la ciudad y su expansión que ya de por sí es importante, sino como concepto que regiría de ahí en adelante, de la comuna como pequeño reino, y la falta de una autoridad “real” mayor que estableciera un orden y planificación centrada en beneficio de la población.

Como hemos señalado la población de Santiago inicia un pronunciado ascenso, entre otros factores por la alta tasa de natalidad, la migración campo – ciudad (que ni los conflictos, ni el desarrollo del norte disminuirán, como tampoco la anexión y asimilación progresiva del sur) que expulsa y tecnifica cada vez más, y la llegada de extranjeros que no tan significativos tendrá cierta gravitación.

“La población había llegado, según el censo de 1940, a 952.075 habitantes. En el de 1952 la ciudad paso a tener 1.350.409 y en el censo de 1960 aumento a 1.907.378. Finalmente, en el de 1970 la población era de 2.861.900 habitantes y en el de 1982, de 3.937.300. Para 1985 la población observada fue de 4.289.900 y para 1990 la población estimada alcanzaría a 4.767.700.”<sup>74</sup>

Y en cuanto a la extensión de la ciudad de Santiago su superficie iba en directa relación con el aumento vertiginoso de sus habitantes, como lo puntualiza el autor que reseñamos acá:

“Con respecto a la extensión del área urbana, el crecimiento fue todavía mucho mayor. La ciudad, que durante los primeros años del siglo XX había estado expandiendo sus límites a un ritmo de 50 hectáreas anuales, entre 1930 y 1980 supero estas magnitudes. En 1930 abarcaba una superficie de 6.500 hectáreas, pero en 1960 había llegado a tener 20.900 hectáreas, lo cual significaba que había más que triplicado su extensión anterior.

Y continúa analizando:

---

<sup>73</sup> De Ramón, A. (2007). *Santiago de Chile: Historia de una sociedad urbana*. Editorial Catalonia. Pág. 190.

<sup>74</sup> *Ibíd.* pág. 197.

“En 1980, la ciudad tenía una superficie de 38.296 hectáreas<sup>75</sup> sextuplicando el área existente cincuenta años antes. Esto indica un crecimiento anual promedio de 635 hectáreas entre 1930 y 1980, pero si lo calculamos entre 1930 y 1960, resultan 480 hectáreas al año, y entre 1960 y 1980, 869 hectáreas anuales. Según estos cálculos, la aceleración del crecimiento, fenómeno iniciado en 1930, alcanza su máxima intensidad en las décadas de 1960 y 1970.”

Podemos apreciar que la combinación de “desgajamiento” comunal, con una visión enfocada en la renta de la tierra, bajo la corriente de migración del campo a la ciudad, elevó el número tanto de habitantes, como del espacio que esta ocupaba previamente. Su condición de capital de la república, la atracción por mejores oportunidades de vida y la alta tasa de nacimientos redundó en el crecimiento de la mancha urbana como la conocemos hoy en día. Sin una autoridad mayor, y con la falta de normas, el desborde poblacional generó inconvenientes que se extienden hasta hoy.

La conformación de una centralidad y un eje de desarrollo, versus el resto de la ciudad, ya se pueden atisbar en la trama urbana, generando una ciudad para las clases altas, las medias y las bajas como veremos a continuación.

### **Tercer hito: la cuestión social y el inicio del ordenamiento territorial en Santiago.**

Para la década del 50”, estaba claro que la ciudad de Santiago requería de algún tipo de planeación y orden para su desarrollo, movilidad y tener niveles satisfactorios de calidad de vida, desde 1929 a 1949 se dio la primera etapa de un estado planificador con un modelo de ciudad compacta, pero solo como planes indicativos. En una segunda etapa que va de 1950 a 1979, el estado planificador elaboró planes más concretos, teniendo en cuenta una ciudad semi – compacta.

Es en este último contexto que se desplegará el plan intercomunal de Santiago en 1960<sup>76</sup>, con una proyección al año 2000 y el plan Microrregional<sup>77</sup> (que orientaba el crecimiento de Santiago en satelización) y más tarde en 1969 el primer plan de transporte de Santiago, que no alcanzaron a desarrollarse del todo, pero que marca una hoja de ruta de lo que la autoridad pretendía a largo plazo como política pública global e integrada<sup>78</sup>, lo que se conoce como “Gran Santiago” comenzaría a ser un término usual.

Es en este tiempo que la explosión demográfica llega a su mayor auge como lo vimos señalado por Armando de Ramón anteriormente, y se entiende la preocupación por articular de mejor manera a la región. Aparecen las poblaciones callampas y Santiago se puebla de asentamientos

---

<sup>75</sup> Hectárea: equivale a 10.000 metros cuadrados o 100 X 100 metros, esto último es lo que corresponde también más o menos a una cuadra promedio en Santiago.

<sup>76</sup> Ver anexos, planos e imágenes, Plano I, Pág. 109

<sup>77</sup> Ver anexos, planos e imágenes, Plano II, Pág. 110

<sup>78</sup> Pavés, M. I. (2014). *Mesa 2. Santiago y su entorno geográfico, ¿conflicto o beneficio?*. En V.V.A.A. *II Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI* (pp. 52-53). Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna – DIBAM.

precarios e informales, estos serán actores esenciales del movimiento social de la época, llegando a desbordar la política<sup>79</sup>, igual que como sucedió con la ciudad.

Si bien la cuestión social nunca se retiró del panorama general, regresó con mayor ahínco en este tiempo, la primera fue bajo el intendente de Santiago B.V.M. Con una ciudad en crecimiento, una población en aumento y la política a desfase de los cambios, se trató de incorporar en ambas a las capas de población que exigían construir su lugar en la ciudad<sup>80</sup> y en las decisiones, constatando después los límites del sistema democrático y constitucional de 1925.<sup>81</sup>

Es así en este contexto que ante la multiplicidad de municipalidades que habían ido surgiendo con el tiempo, y bajo la lógica que comentamos de tener un plan regulador intercomunal y un plan Microrregional, es que surge la necesidad imperiosa de tener un órgano superior que comandara el desarrollo de Santiago, surgiendo el ministerio de Vivienda y Urbanismo en 1965, este ente traía consigo cuatro corporaciones autónomas: Corporación de Servicios Habitacionales (CORHABIT), Corporación de la Vivienda (CORVI), Corporación de Obras Urbanas (COU) y Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU)<sup>82</sup>.

#### **Cuarto hito: políticas sociales, el estado como actor de creación de ciudad, hasta Eduardo Frei Montalva y Salvador Allende Gossens.**

Como hemos ido revisando anteriormente y teniendo en cuenta la emergencia que significó que Santiago quedara rodeado de poblaciones callampa<sup>83</sup>, asumiendo por presión de los habitantes, el estado en el rol de darle una solución a estas urgencias, como bien lo refleja Collier y Sater:

“Tales tomas de terrenos reflejaban un problema creciente: con una población urbana en expansión (Santiago creció en 800.000 personas en la década de 1960) el gobierno no podía satisfacer la incesante demanda de vivienda. Ni siquiera logró cumplir sus propias metas. Aún así, entre 1964 y 1970, fueron construidas unas 260.000 nuevas casas.”<sup>84</sup>

Y agregan señalando el esfuerzo que:

“Se establecieron unas 200.000 “soluciones habitacionales” (este término particular cubría la provisión de sitios para proyectos de vivienda autogestionados). Otro programa específico, la

---

<sup>79</sup> Mattelart, A., Meppiel, J., & Mayoux, V. (1976). *La espiral: La preparación del golpe de estado* [Documental]. Editorial Aun Creemos en los Sueños – Edición Chilena de *Le Monde Diplomatique*, Corporación Parque por la Paz Villa Grimaldi, & Comité contra la Impunidad y por la Democracia en América Latina (CIDAL). <https://www.youtube.com/watch?v=nnZ14RX5Fh4>

<sup>80</sup> V.V.A.A. (1989). *Constructores de ciudad: Nueve historias del primer concurso “Historia de las poblaciones”*. Sur Ediciones.

<sup>81</sup> Gómez L., J. C. (2004). *La frontera de la democracia: El derecho de propiedad en Chile 1925–1973*. LOM Ediciones.

<sup>82</sup> Ley N.º 16.391. (n.d.). *Biblioteca del Congreso Nacional*. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=28433>

<sup>83</sup> Urrutia, C. (1972). *Historia de las poblaciones callampas*. Quimantú. <https://libros.uchile.cl/1074>

<sup>84</sup> Collier, S., & Sater, W. F. (1998). *Historia de Chile: 1808–1994*. Cambridge University Press. Pág. 270.

“Operación Sitio” se encargó de alrededor del 30% de esas “soluciones”.<sup>85</sup> Esto bajo el concepto de “promoción popular” de la Democracia Cristiana y el gobierno de Eduardo Frei Montalva.

Llegando al gobierno de la Unidad Popular y del presidente Salvador Allende, no es de extrañar que la acumulación de presión popular, promesas y la anomalía que significaba tener un estado desarrollista y populista después dentro de un estado liberal<sup>86</sup>, desgastaran a tal modo el sistema político que se tornó real la ruptura del sistema político, tal y como se lo conocía hasta ese entonces. Los acontecimientos aquí se aceleraron y marcaron un “tiempo eje”<sup>87</sup> en la historia contemporánea de Chile, un antes y un después tanto para la economía, política, poder popular, cultura, etcétera.

El estado de la constitución de 1925 fue progresivamente enviando tanto a los trabajadores como a los empresarios a ser peticionistas, no quedando más remedio al poder popular a reclamar la calle, e incluso a la clase media sobre todo para mejorar los sueldos que eran constantemente mermados por la inflación.

“Hay mucho que reflexionar sobre el tema del poder popular que surge en la segunda parte de este periodo largo que estamos tratando de precisar, en sus parámetros más globales, y ese poder popular que va surgiendo desde abajo, en torno a ocupar un espacio para autogobernarlo”,<sup>88</sup> pero también de igual modo, hay que tener en cuenta que desde el gobierno y los partidos que lo componen, existía cierta indefinición en cuanto a las estrategias, el rol del estado y como se entendía un proceso revolucionario como tal, o a lo que se llegó a llamar “Allendismo” por ejemplo.<sup>89</sup>

Teniendo en cuenta lo anteriormente establecido hasta acá, por un lado la ciudad se creó en la informalidad, generando una emergencia habitacional sin precedentes hasta ese entonces, un estado que llegaba cargado de intenciones de resolución, no dio abasto con el tema, pero en el intertanto “el bajo pueblo”, lo popular se fue autoconstruyendo identitariamente, esto será la resistencia en los tiempos venideros de la dictadura.

Las tomas de sitios por los llamados “callamperos” seguían expandiendo así la ciudad, desbordándola fuera de los confines en las que era pensada y proyectada como vimos más arriba, y también como vimos se fue creando una nueva idea de ciudad “cultura” y ciudad “bárbara”, cosa que veremos a continuación.

#### **Quinto hito: La neo-liberalización de la ciudad, la dictadura y su profunda huella urbana.**

Una vez acaecido el golpe cívico – militar, con la represión en marcha y con la casa de gobierno en escombros, la junta militar decantó después de un tiempo breve en la adopción de las ideas

---

<sup>85</sup> *Ibíd.* Pág. 270.

<sup>86</sup> Salazar, G. (2003). Sobre la situación estratégica del sujeto popular. En R. Baño (Ed.), *Unidad Popular, 30 años después* (pp. 209 – 226). LOM Ediciones – Departamento de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile – Fundación Ford.

<sup>87</sup> Corbalán Marqués, L. (2001). *Del anticapitalismo al neoliberalismo en Chile*. Editorial Sudamericana Chilena.

<sup>88</sup> *Ibíd.* Salazar, G. (2003). Pág. 225.

<sup>89</sup> Casals Araya, M. (2010). *El alba de una revolución: La izquierda y el proceso de construcción estratégica de la “vía chilena al socialismo” 1956–1970* (1ª ed.). Editorial LOM.

de la escuela de Chicago, no sin debates, y de los economistas de la Universidad Católica, a lo que se le reconoce ahora como neoliberalismo. Esto puso en marcha la apertura económica a lo global, privatizo amplias esferas públicas, y creo un modelo en el que los trabajadores se vieran como partícipes del proceso, conocido como “capitalismo popular”, entre otras maravillas que se le fueron imprimiendo en la conciencia a la población en cuanto a los beneficios que traería aparejado el desarrollo como así lo planteaban.

La expresión por escrito en lo legal de las intenciones de la Junta Militar se hizo pronto patente: “En todo caso, es efectivo que la junta militar que “gobernó” entre 1973 y 1990 se preocupó por la “constitucionalidad”, al menos en dos sentidos: a) porque usurpó, por decreto – ley, el poder constituyente, lo que la obligaba ante sí misma y ante el mundo a dictar una constitución; b) porque, dentro de sí misma, procuro mantener un “*modus operandi*” de ribetes legales para impedir que ninguna de las cuatro Fuerzas Armadas que la componían pasara a llevar a las otras”<sup>90</sup>

Es interesante que el autor de esta cita, considera que por vez primera los militares se plantearon con la ayuda de una parte de la clase política y civil, el establecimiento y cambio radical del sistema económico y político, y aparece a contramano de lo que ellos mismos hicieron en la Junta Militar de 1924, donde se ganaron los aplausos del amplio espectro ciudadano.

En cuanto a la ciudad y lo urbano, esta quedara establecida en diversas leyes y decretos que irán apareciendo tales como:

1.- “Decreto Ley 25. Determina cese de los alcaldes y regidores de las municipalidades del país. Esta dice:

ARTICULO 1° Declárase que los Alcaldes y Regidores de las Municipalidades del país cesaron en sus funciones a contar del día 11 de septiembre de 1973.

ARTICULO 2° Desde la vigencia del presente decreto ley, los Alcaldes serán designados por la Junta de Gobierno y serán de su exclusiva confianza.”<sup>91</sup>

Esto significó que las municipalidades quedaran descabezadas del mandato legítimo que tenían, la designación por parte del jefe de la junta militar o del gobernador, que también fue puesto por la junta. Dando inicio hasta el día de hoy de pequeños feudos, creando un fenómeno llamado la “alcaldización de la política”<sup>92</sup>, delegando responsabilidades y algunas facultades, no así los recursos muchas veces, transformando a la figura del alcalde en un mero gestor y administrador de problemas, como de soluciones, una clase de “clientelismo” que nunca ha abandonado a la forma de hacer política en Chile, solo ha mutando en su forma de expresión.<sup>93</sup>

---

<sup>90</sup> Salazar Vergara, G. (2019). *El ejército de Chile y la soberanía popular: Ensayo histórico*. Debate – Penguin Random House Grupo Editorial. Pág. 359.

<sup>91</sup> Decreto Ley N.º 25. (22 de Septiembre de 1973). Determina cese de los alcaldes y regidores de las municipalidades del país. Ministerio del Interior. <https://bcn.cl/3cvsz>

<sup>92</sup> Valdivia Ortiz de Zarate, V., Alvares Vallejos, R., & Donoso Fritz, K. (2012). *La alcaldización de la política: Los municipios en la dictadura pinochetista*. LOM Ediciones.

<sup>93</sup> Pérez Contreras, A. (2020). *Clientelismo en Chile: Historia presente de una costumbre política (1992–2012)*. Universidad Alberto Hurtado Ediciones.

2.- “Decreto Ley 2552. Deroga el decreto Ley N 1.088, de 1975, y transfiere al ministerio de vivienda y urbanismo los programa de “viviendas sociales”; modifica el decreto ley N 1.519, de 1976; define las “viviendas de emergencia” y señala competencia de la Oficina Nacional de Emergencia del Ministerio del Interior.”

En especial nos interesa destacar:

“Artículo 2°.- A partir de la derogación del decreto ley N° 1.088, de 1975, las funciones de radicación y erradicación de campamentos y poblaciones marginales, la construcción de viviendas sociales y la adquisición o expropiación y urbanización de terrenos para levantar tales viviendas, corresponderán al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el que ejecutará sus planes y programas por intermedio de los SERVIU, los cuales aplicarán al respecto la legislación y reglamentación que les es propia.

La función de determinar las necesidades de viviendas sociales corresponde a las municipalidades.

La labor de programación de las viviendas sociales será ejecutada conjuntamente por los Ministerios del Interior y de la Vivienda y Urbanismo.”<sup>94</sup>

Como también lo que se señala a continuación:

“Artículo 3°.- Para todos los efectos legales se entenderá por vivienda social la vivienda económica de carácter definitivo, destinada a resolver los problemas de la marginalidad habitacional, financiada con recursos públicos o privados, cualquiera que sean sus modalidades de construcción o adquisición, y cuyo valor de tasación no sea superior a 400 Unidades de Fomento.”

Al revisar la ley llama la atención el espíritu e intención al comienzo del documento, que dice: “Considerando: Que la atención de los problemas de vivienda, entre ellos los de marginalidad urbana”, se podría establecer que teniendo la potestad sobre alcaldes y gobernadores, el gobierno militar, ya poseía las herramientas a disposición para la intervención de la traza urbana, en alianza con los órganos del estado central, para su alteración, solo restando una justificación a su actuar, que veremos a continuación.

Y finalmente a modo de ordenamiento y lineamiento del gobierno militar, fija:

3.- Una Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano en 1979, en especial el Decreto 420<sup>95</sup>, en uno de sus principales apartados señala que “el suelo no es un recurso escaso”, y por lo tanto lo iguala a la de otras transacciones, con la agravante de que cercena la autoridad y comando del estado en materia de regulador del suelo, asignación de tierras, y redistribuidor de la plusvalía que se genera a partir de ella.

---

<sup>94</sup> Decreto Ley N.º 2552. (1979). Deroga el Decreto Ley N.º 1.088, de 1975, y transfiere al Ministerio de Vivienda y Urbanismo los programas de “viviendas sociales”; modifica el Decreto Ley N.º 1.519, de 1976; define las “viviendas de emergencia” y señala competencia de la Oficina Nacional de Emergencia del Ministerio del Interior. Biblioteca del Congreso Nacional. <https://bcn.cl/2kxez>

<sup>95</sup> Decreto N.º 420. (1979, 30 de noviembre). Modifica plan intercomunal de Santiago y su ordenanza. Junta de Gobierno. <https://bcn.cl/2qa12>

Así con la legalidad, organizados y justificados, la dictadura llevó a cabo la segunda segregación planificada (la anterior fue de B.V.M.) al crear un espacios nuevos y baratos de la periferia, llevando a la población que se había ido asentando en áreas centrales estratégicas de la ciudad, y que se veían como un peligro a desgajar

Según la lógica del enemigo interno, además de la estrategia de dividir y fragmentar las movilizaciones populares y el poder popular que se había ido gestando en torno a la toma y poblaciones callampa de la ciudad,<sup>96</sup> la desarticulación de los pobladores de sus organizaciones, fue un eje primordial para el gobierno castrense que le preocupaba más que nada el orden y la seguridad nacionales, que se encontraban fundando, radicando o erradicando grandes cantidades de población dentro del área urbana del gran Santiago, dividiendo a conciencia las poblaciones a asentar. <sup>97</sup>

El régimen castrense pronto da cuenta de su error y retrotrae la decisión de liberalizar el mercado del suelo, pero ya el daño irreversible de la segregación estaba hecha, el capital se movió rápidamente y segmentó la ciudad, estableció usos y lo más importante fijo de ahí en adelante el tercer anillo de crecimiento en Santiago, el que constituye hasta hoy a la periferia, e inclusive la “satelización” que se había propuesto en 1960, pero ahora desde una perspectiva eminentemente privada.

### **Sexto hito: la concertación y el retorno a la democracia, entre la mantención y la profundización de la trama urbana.**

El retorno a la democracia se dio por misión u omisión en torno al concepto acuñado por Patricio Aylwin de “en la medida de lo posible”, en todos los aspectos de la vida del país, en la economía, en la política, en lo social, cultural, como así también en el ámbito de la vida urbana y la construcción de ciudad, recogiendo los postulados que venían desde la dictadura, los gobiernos democráticos conservaron la matriz neoliberal, y le sumaron a esta una entidad asistencialista que se dedicaría a la proporción de la vivienda social, cosa no muy distinta a lo que se venía haciendo en el periodo precedente, estableciendo para los grupos medios, el crédito como medio de acceso, y a los grupos más vulnerables, el acceso previo ahorro.

Se ha calificado a este periodo como una “nueva democracia”<sup>98</sup> fundada en la constitución de 1980, en donde los enemigos de ayer, debían por obligación, o por interés llegar a nuevos consensos, bajo la lógica de que para la gente (ya no el pueblo), las discusiones e incluso la división del espectro político entre la derecha y la izquierda, ya perdía todo sentido, y a lo que se debía tender de ahí en más, era el equilibrio y la estabilidad, llegando al paroxismo en la elección entre Joaquín Lavín (Alianza por Chile de la derecha) quien obtuvo un 47,52 % y Ricardo Lagos (Concertación de la centro izquierda) quien logro un 47,96% en la elección presidencial de 1999.

Si bien amplios sectores de la población chilena se han beneficiado del salto económico que ha tenido Chile bajo los gobiernos de la concertación, y reflejados en distintos indicadores tales

---

<sup>96</sup> López Peralta, D. O. (2013). *Política de vivienda social de la dictadura militar y el surgimiento de una población segregada: Población Carol Urzúa de Puente Alto* (Tesis de licenciatura en Historia y Ciencias Sociales, Universidad de Valparaíso). <https://example-url.com>

<sup>97</sup> Como se puede apreciar en el plano III, de los anexos. Pág. 111.

<sup>98</sup> Fermandois Huerta, J. (2020). *La democracia en Chile: Trayectoria de Sísifo*. Ediciones UC.

como: Calidad de vida, índice de desarrollo humano o el PIB. De igual manera permanecen amplios sectores alejados del auge y el “chorreo”, muchas veces literalmente en los márgenes, con una realidad aparente de bienestar y comodidad, disfrazando la pobreza bajo nuevas formas sociales.

La progresiva aparición de diversos casos de corrupción, malversación de caudales públicos, mal uso de cargos o tráfico de influencia para beneficio personal o de otros, comenzaron a resquebrajar el supuesto “oasis”<sup>99</sup> que se nos había promocionado como excepción latinoamericana.

De entre todos ellos se pueden citar: los sobresueldos bajo el gobierno de Ricardo Lagos en 2002, conocido como MOP – Gate, y que ha seguido dejando esquilas en el 2021<sup>100</sup>, como otros casos que siguen con repercusiones hasta hoy, la ley “Longeira”, o ley de pesca 2013<sup>101</sup>, falsificaciones en el financiamiento de las campañas de diversos parlamentarios, como Jaime Orpis (caso Corpesca)<sup>102</sup> quien es desaforado y declarado culpable en 2016, en el 2014 el caso Penta<sup>103</sup>, conocido porque a los culpables se les condeno a “penas” de “clases de ética”.

Se puede agregar el fraude fiscal de Carabineros en el año 2017 o “paco – gate”<sup>104</sup>, y el uso fraudulento de fondos del estado o enriquecimiento personal en el ejercito, o conocido mejor como “Milicogate”<sup>105</sup> en 2015, y en 2020 investigación por malversación de fondos públicos en la PDI,<sup>106</sup> también se puede citar las ventas o intentos de venta de terrenos fiscales a privados en

---

<sup>99</sup> Cooperativa. (2019, 9 de octubre). Presidente Piñera: “Chile es un verdadero oasis en una América Latina convulsionada”. *Cooperativa*. <https://cooperativa.cl/noticias/pais/sebastian-pinera/presidente-pinera-chile-es-un-verdadero-oasis-en-una-america-latina/2019-10-09/063956.html>

<sup>100</sup> La Tercera. (2023, 5 de octubre). 2.282 millones: CDE demanda a condenados por caso MOP-Gate y exige el pago de multas 20 años después. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/2282-millones-cde-demanda-a-condenados-por-caso-mop-gate-y-exige-el-pago-de-multas-20-anos-despues/EBWVBCV4KBC5JJHD7YM7F32Q7U/#>

<sup>101</sup> Caracciolo, C. (2023, 24 de octubre). La ley Longeira representa para nosotros la guinda de la torta de la corrupción en Chile. *Resumen*. <https://resumen.cl/articulos/cosme-caracciolo-la-ley-longeira-representa-para-nosotros-la-guinda-de-la-torta-de-la-corrupcion-en-chile>

<sup>102</sup> Consejo de Defensa del Estado. (2023, 25 de septiembre). Tribunal condena a Jaime Orpis a presidio efectivo por fraude al fisco y cohecho en caso Corpesca. *Consejo de Defensa del Estado*. <https://www.cde.cl/tribunal-condena-a-jaime-orpis-a-presidio-efectivo-fraude-al-fisco-y-cohecho-en-caso-corpesca/>

<sup>103</sup> Radio UChile. (2023, 25 de septiembre). Viejos rostros de la política volverán a tribunal en último juicio del caso Penta. *Radio UChile*. <https://radio.uchile.cl/2023/09/25/viejos-rostros-de-la-politica-volveran-a-tribunal-en-ultimo-juicio-de-caso-penta/>

<sup>104</sup> El Mostrador. (2023, 24 de octubre). Pacogate: Piden hasta 24 años de cárcel para exgenerales de Carabineros por caso gastos reservados. *El Mostrador*. <https://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2023/10/24/pacogate-piden-hasta-24-anos-de-carcel-para-exgenerales-de-carabineros-por-caso-gastos-reservados/>

<sup>105</sup> The Clinic. (2019, 20 de agosto). Milicogate: La historia de la investigación publicada por The Clinic que noqueó al ejército. *The Clinic*. <https://www.theclinic.cl/2019/08/20/milicogate-la-historia-de-la-investigacion-publicada-por-the-clinic-que-noqueo-al-ejercito/>

<sup>106</sup> Interferencia. (2023, 25 de septiembre). Director de la PDI renuncia tras anuncio de que será formalizado por filtrar información. *Interferencia*. <https://interferencia.cl/articulos/director-de-la-pdi-renuncia-tras-anuncio-de-que-sera-formalizado-por-filtrar-informacion>

manos de las F.F.A.A. con claros fines comerciales y de réditos económicos, en opacas transacciones<sup>107</sup>

Se agrega a lo anterior las diversas colusiones en el mundo privado – empresarial, que empezaron a ver la luz pública, tales como: la llamada colusión de los pollos entre 2008 y 2011<sup>108</sup>, la colusión del papel tissue o mejor conocida como del “confort” entre 2000 y 2011<sup>109</sup>, la colusión de las farmacias 2007 y 2008<sup>110</sup> el de los buses (en el Maule y la Araucanía)<sup>111</sup>

“El ambiente de rechazo a las instituciones y a la clase política ha sido también el resultado de numerosos escándalos y situaciones de corrupción. Gran parte de la distancia entre la sociedad y las elites se explica por la sensación de que la justicia no es igual para todos, ya que si bien los responsables son identificados y encauzados, nunca o rara vez cumplen penas efectivas de cárcel.”<sup>112</sup>

### Séptimo hito: la ciudad camino al estallido social.

La ciudad que se encaminaba al estallido social, ha continuado su crecimiento exponencial, el área urbana de la región metropolitana conocida mejor como gran Santiago<sup>113</sup>, si la vemos por la zona norte ha asimilado ya a Colina, se encuentra cerca de llegar a Til-Til, lo mismo con Lampa y Quilicura que se encuentran ya plenamente integrado a la mancha urbana. Por el lado sur de la capital, esta se ha extendido absorbiendo a Buin – Alto Jahuel, Pirque y Paine. Y al sur – oeste a

---

<sup>107</sup> El Ciudadano. (2016, 16 de junio). Prohibido el paso: La investigación que demuestra que FF.AA. poseen la mitad de los bienes fiscales de Chile y que los venden en beneficio propio y de grandes grupos económicos. *El Ciudadano*. <https://www.elciudadano.com/actualidad/prohibido-el-paso-la-investigacion-que-demuestra-que-ffaa-poseen-la-mitad-de-los-bienes-fiscales-de-chile-y-que-los-venden-en-beneficio-propio-y-de-grandes-grupos-economicos/06/16/>

<sup>108</sup> El Dínamo. (2023, 28 de noviembre). Colusión de los pollos: ¿quiénes serán recompensados y cuándo recibirán el dinero? *El Dínamo*. <https://www.eldinamo.cl/pais/2023/11/28/colusion-de-los-pollos-quienes-seran-recompensados-y-cuando-recibiran-el-dinero/>

<sup>109</sup> Fiscalía Nacional Económica. (n.d.). Corte Suprema condena a CMPC y SCA por colusión en el mercado del papel tissue. *Fiscalía Nacional Económica*. <https://www.fne.gob.cl/corte-suprema-condena-a-cmpc-y-sca-por-colusion-en-el-mercado-del-papel-tissue/>

<sup>110</sup> CIPER Chile. (2009, 9 de abril). El dossier del caso farmacias: Así se subieron los precios, según FASA. *CIPER Chile*. <https://www.ciperchile.cl/2009/04/09/el-dossier-del-caso-farmacias-asi-se-subieron-los-precios-segun-fasa/>

<sup>111</sup> La Nación. (2023, 24 de octubre). Suprema confirmó condena de colusión contra 11 empresas de buses de La Araucanía: Multas superan los 900 millones. *La Nación*. <https://www.lanacion.cl/suprema-confirma-condena-de-colusion-contra-11-empresas-de-buses-de-la-araucania-multas-superan-los-900-millones/>

Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. (n.d.). Corte Suprema confirma sentencia del TDLC que condenó a una asociación gremial de buses de la Séptima Región. *Tribunal de Defensa de la Libre Competencia*. <https://www.tdlc.cl/corte-suprema-confirma-sentencia-del-tdlc-que-condeno-a-una-asociacion-gremial-de-buses-de-la-septima-region/>

<sup>112</sup> Del Pozo Artigas, J. (2023). *Historia de Chile. La construcción de una sociedad desigual* (p. 271). Editorial LOM.

<sup>113</sup> Siempre ha existido un malentendido o se podría decir también una simplificación al referirse a la capital nacional de Chile como genéricamente Santiago, pues esta señala a la comuna central denominada Santiago, a la provincia central, que reúne a 32 comunas, y al Gran Santiago, la “mancha urbana”, que se extiende por la Región Metropolitana, integrando a otras comunas de los bordes rurales progresivamente.

María Pinto, Melipilla, llegando de igual manera a Padre Hurtado, Peñaflor, Calera de Tango, Talagante e Isla de Maipo y El Monte, siendo el brazo que más se ha extendido también en población.

Se están estudiando y evaluando diferentes formas de integrar de mejor manera todas estas áreas nuevas del conurbano de Santiago, tratando de mejorar las condiciones de conectividad que desde hace ya un buen tiempo se vienen dando, dado el acelerado crecimiento metropolitano de Santiago, tales como, el tren Santiago – Melipilla<sup>114</sup>, o el nuevo proyecto de “orbital sur”, que va a iniciar una autopista que va a agregar un nuevo anillo a la capital, “orbital norponiente”, replicando a Américo Vesputio.<sup>115</sup>

Según las proyecciones del INE para la República de Chile al 30 de Junio del 2024, con una población de 20.086.377 habitantes<sup>116</sup>, la población urbana del país llegaría para 2035 al 89.1%, y en el caso de la Región Metropolitana de Santiago, esto llegaría al 95%<sup>117</sup>. La R. M. concentraría una población de alrededor de 8.517.094 habitantes, con una variación del 40.3% entre el censo del 2002 y la proyección del 2035 en cuanto al aumento de la población, además con un 66.9% de población con una edad entre los 15 y 64 años<sup>118</sup>, o sea con una muy buena movilidad y relativa salud mental para una vida activa, antes o después de la jubilación.

Todo lo anteriormente dicho y visto, no hace más que recalcar el crecimiento desmedido de Santiago como mega – urbe, y los intentos a posterior de dar un ordenamiento a la trama urbana, que como hemos señalado anteriormente, basa su carácter a las bases libres de las fuerzas del mercado, la “mano invisible”, que con la ayuda y asistencia del estado, debe ir acomodando su estructura para no caer en el caos.

---

<sup>114</sup> BioBioChile. (2024, mayo 16). *Tren Santiago-Melipilla: ¿Cuántas estaciones tendrá, cuánto tardarán los viajes y cuándo estará listo?* <https://www.biobiochile.cl/noticias/servicios/toma-nota/2024/05/16/tren-santiago-melipilla-cuantas-estaciones-tendra-cuanto-tardaran-los-viajes-y-cuando-estara-listo.shtml>

<sup>115</sup> Diario Financiero. (n.d.). *MOP adjudica concesión Orbital Sur Santiago a Intervial Chile por US\$1.000 millones.* <https://www.df.cl/empresas/construccion/mop-adjudica-concesion-orbital-sur-santiago-a-intervial-chile-por-us>

<sup>116</sup> <https://www.ine.gob.cl/>

<sup>117</sup> Instituto Nacional de Estadísticas. (2019, junio). *INE estimaciones y proyecciones, 2002 – 2035. Con base en el 2017. Totales regionales población urbana y rural. Síntesis de resultados* (pág. 8). [https://www.ine.gob.cl/docs/default-source/proyecciones-de-poblacion/publicaciones-y-anuarios/base-2017/ine\\_estimaciones-y-proyecciones-2002-2035\\_base-2017\\_reg\\_%C3%A1rea\\_s%C3%ADntesis.pdf?sfvrsn=aaeb88e7\\_5](https://www.ine.gob.cl/docs/default-source/proyecciones-de-poblacion/publicaciones-y-anuarios/base-2017/ine_estimaciones-y-proyecciones-2002-2035_base-2017_reg_%C3%A1rea_s%C3%ADntesis.pdf?sfvrsn=aaeb88e7_5)

<sup>118</sup> *ibidem* pág. 15.

*“El primer pedaleo constituye la adquisición de una nueva autonomía, es la escapada, la libertad palpable, el movimiento en la punta de los dedos del pie, cuando la máquina responde al deseo del cuerpo e incluso casi se le adelantan. En unos pocos segundos el horizonte limitado se libera, el paisaje se mueve. Estoy en otra parte, soy otro y sin embargo soy más yo mismo que nunca; soy ese nuevo yo que descubro.” (pág. 39)*

*“Hay que dar a la bicicleta el crédito de la reinserción del ciclista en su individualidad propia, pero también la reinvención de vínculos sociales amables, livianos, eventualmente efímeros, pero siempre portadores de cierta felicidad de vivir” (pág. 46)*

*“La bicicleta, símbolo de una clase obrera ya desaparecida, de desafíos deportivos que hoy no tienen equivalentes y de una vida soñada, ¿no corre el riesgo, en la realidad concreta del mundo globalizado, de convertirse en el instrumento fantasmagórico de la negación, en el pretexto de una vida social sometida únicamente a los imperativos del consumo, en una palabra, en la última ilusión?” (pág. 52)<sup>119</sup>*

---

<sup>119</sup> Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Editorial Gedisa. Citado por: Celis Valderrama, N. (2021, marzo 21). El elogio de la bicicleta de Marc Augé. *Revista Pedalea*, sección cultura. <https://revistapedalea.com/el-elogio-de-la-bicicleta-de-marc-auge/>

# Capítulo 3.- Los movimientos sociales y ciclistas.

En este capítulo, primero ahondaremos en los movimientos ciclistas como tal, en una revisión analítica, descriptiva y cronológica, de cómo estos se insertan en los movimientos sociales en el contexto nacional e internacional de un también constante aumento del uso de la bicicleta, ya no sólo como elemento recreativo y/o de la niñez, sino como un medio o vehículo más para los desplazamientos personales, sea para movilizarse al trabajo (conocido en inglés como “commuter”<sup>120</sup>), hacer las compras o dirigirse a los lugares de estudio.

En paralelo a esto iremos uniendo lo anterior a nuestro marco conceptual expuesto en un principio: los nuevos movimientos sociales, la idea del común urbano y el concepto de bienes comunes. Integraremos así la reivindicación de trasladarse en bicicleta como un instrumento y excusa de recuperación de lo urbano.

En segunda instancia nos introduciremos en el mundo global en que se ha constituido el ciclismo, tales como la vida sana, la sustentabilidad y el deporte, el ecosistema en el que se ha establecido como por ejemplo los talleres ciclistas y el empleo que genera, y lo que representa la ampliación de su uso, del ciclismo, más allá del ciclismo, reforzando lo que a lo que venimos apelando, la popularidad actual del ciclismo y de la bicicleta como una forma de vida.

## El auge y la explosión del ciclismo urbano en Santiago de Chile.

### ¿Cómo llegamos al hoy?

Hoy en día se da casi por hecho que uno de los componentes esenciales de la llamada “movilidad activa”<sup>121</sup>, es el uso de la bicicleta como medio de locomoción aumentando de un tiempo a esta parte la partición modal de su uso, en un contexto que también resalta la multimodalidad, y se ha querido privilegiar al transporte público, a los automóviles compartidos u otros modos similares de colaboración semejantes, haciendo hincapié en el mejor uso de los recursos<sup>122</sup>, tiempo y flexibilidad o resiliencia de la ciudad actual, ante eventuales contingencias.

Es decidir las apreciaciones y opiniones al respecto desde el mundo político que recogen la actual situación con respecto a la masificación del uso de la bicicleta y del ciclismo urbano, tales como las hechas en la cuenta pública del 2022 por el Presidente de la República Gabriel Boric

---

<sup>120</sup> Gassier, D. (2023, marzo 30). *¿Qué es un “commuter”?* Pedal y Viento.

<https://pedalyviento.com/2023/03/30/que-es-un-commuter/>

<sup>121</sup> Equipo digital. (2021, noviembre 16). *Menos automóvil, más caminata y bicicleta: Cómo fomentar la movilidad activa de las personas*. Televisión de la Universidad de Concepción. <https://www.tvu.cl/la-comunidad-del-contenido/2021/11/16/menos-automovil-mas-caminata-y-bicicleta-como-fomentar-la-movilidad-activa-de-las-personas.html>

<sup>122</sup> Vergara Perucich, F. (2022, junio 11). *Bicicletas y nuevo ethos de movilidad urbana*. El Mostrador.

<https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/06/11/bicicletas-y-nuevo-ethos-de-movilidad-urbana/>

Font: “Construiremos 500 kilómetros anuales de redes de ciclovías, que privilegien la integración de equipamiento educativo, de salud y recreacional”<sup>123</sup>.

Esto fue valorado en su momento por la fundadora y directora de la Fundación “Bicicultura”, entidad encargada de la difusión y la elaboración de políticas públicas a favor de la bicicleta y su uso, en una entrevista para Radio “Universo”, en donde destaca que por primera vez se nombra a la bicicleta en una cuenta pública, y junto con eso se declara la intención en el avance de la construcción de ciclovías de alto estándar<sup>124</sup>, teniendo en cuenta que el presidente y gran parte de su equipo son conscientes e inclusive usuarios de las dos ruedas.

Se agrega a esto la iniciativa a proponer documentos como la “Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible”<sup>125</sup> relacionada con la “agenda 2030”<sup>126</sup>, el “Plan Maestro de Ciclovías”<sup>127</sup>, la “Mesa Santiago Pedaleable”, el proyecto “Alameda – Providencia”, el “Mapocho Pedaleable”, la propuesta de una “Autoridad Metropolitana de Transporte”, una “Ley de convivencia vial”, y una “Unidad de Movilidad Activa”<sup>128</sup>, dependiente del MTT, junto a la dictación de normas, leyes y decretos concernientes al tema, entre otros avances.

Como también la agregación a la arquitectura institucional del cargo de Gobernador, que en el caso de la Región Metropolitana está dirigida por Claudio Orrego desde julio del 2021, quien ha puesto énfasis en la gobernanza dirigida a solucionar problemas mediatos que el área metropolitana arrastra desde hace por lo menos 30 años, pero que por lo nuevo del cargo, debe primero aunar las voluntades y recursos, en pos de aquella tarea.

Según las declaraciones del primer gobernador electo en una entrevista para la revista “Pedalea”, el cargo de gobernador fue una negociación entre quienes queríamos propiciar la descentralización y quienes no, y sus roles serán: primero “político, como vocero de la comunidad organizada, colocando temas de política pública y territorial”, segundo “un coordinador de distintos actores en el territorio, comunales, gubernamentales y privados” y tercero “un ejecutor, que tiene un presupuesto”, al contrario del delegado presidencial quien no cuenta con uno. Orrego tiene la mirada puesta en la “Autoridad Metropolitana de Transportes de

---

<sup>123</sup> Boric Font, G. (2022, junio 1). *Primera cuenta pública de S.E. el Presidente de la República* [Discurso]. Congreso Nacional. [https://s3.amazonaws.com/gobcl-prod/public\\_files/Campa%C3%B1as/Cuenta-P%C3%ABlica-2022/Discurso-Cuenta-Publica.pdf](https://s3.amazonaws.com/gobcl-prod/public_files/Campa%C3%B1as/Cuenta-P%C3%ABlica-2022/Discurso-Cuenta-Publica.pdf)

<sup>124</sup> Amarilis Horta. (2022, junio 3). *En el Día Mundial de la Bicicleta, conversamos con Amarilis Horta, de Bicicultura* [Entrevista radial]. En *La hora del Taco*. Universo. <https://universo.cl/actualidad/la-hora-del-taco-en-el-dia-mundial-de-la-bicicleta-conversamos-con-amarilis-horta-de-bicicultura/>

<sup>125</sup> Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2021). *Estrategia nacional de movilidad sostenible*. Santiago. <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2022/11/Documento-oficial-ENMS-2023-SECTRA.pdf>

<sup>126</sup> Chile Agenda 2030. (n.d.). *Iniciativa Ficha: 40*. <https://www.chileagenda2030.gob.cl/institucionalidad/iniciativaficha/40>

<sup>127</sup> Cociña Varas, C. (2008, 11 de mayo). *Proyecto Bicentenario: Plan maestro de ciclovías para la Región Metropolitana*. Plataforma Urbana. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2008/05/11/proyecto-bocentenario-plan-maestro-de-ciclovias-para-la-region-metropolitana/>

<sup>128</sup> Lorca Guzmán, J. (2023, 2 de abril). *Gobierno crea Unidad de Movilidad Activa y espera construir 800 kilómetros de ciclovías fuera de Santiago*. Diario La Tercera. <https://www.latercera.com/nacional/noticia/gobierno-crea-unidad-de-movilidad-activa-y-espera-construir-800-kilometros-de-ciclovias-fuera-de-santiago/EEGFE4QFCRHFJHEKWDT2YJ62TE/#>

Londres”, que en un proceso gradual se eligió primero al alcalde mayor, al que con el paso de los años se le fueron entregando distintas atribuciones en cuanto a la movilidad.<sup>129</sup>

Semejante caso es el que se está llegando en este punto en Santiago, en la necesidad de dotar de una gobernanza de nuevo tipo a la capital, que integren las diversas formas de movilidad, se estructuren las prioridades en cuanto al transporte y se integre a la sociedad civil en las decisiones del hábitat en la ciudad a la que se quiere llegar en el futuro.

Y continúa, que para este trabajo se debe: “pensar en grande, partir pequeño y escalar rápido”<sup>130</sup>, agregando que los grandes temas son: la infraestructura, la fiscalización y regulaciones y la educación desde temprana edad, para una mejor convivencia vial.

Las cifras en cuanto al número de ciclistas en las calles, los kilómetros de ciclovías y la venta de bicicletas han ido en constante crecimiento, hecho que se refleja en las calles del Gran Santiago, y que lo refrenda Ricardo Hurtubia develando un estudio del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS) pronto a salir cuando señala que:

“...pero te adelanto que estamos viendo que la bicicleta el día de hoy, es del orden de entre un 7 y un 8 % del total de los viajes en Santiago, esto significa que del 2001 al 2012 se duplicó de un 2 a un 4 %<sup>131</sup><sup>132</sup> y que del 2012 al 2024, se casi duplicó también, lo que haría que se transformaría en el modo de transporte que más crece en términos relativos (en Santiago)...”<sup>133</sup>

Lo que significa que los viajes en bicicleta aumentaron desde 329.000 a 676.000 (2001 al 2012) y hasta el 1.200.000 a 1.500.000 hoy,<sup>134</sup> y con el progresivo mejor diseño de las calles, sumado a más ciclovías a futuro, la cifra que nos da Hurtubia podría escalar en torno al 10% de la partición modal.

Este último tema el de la ejecución de las ciclovías en carpeta, en cuanto que ha ido año a año creciendo en el número de kilómetros construidos, pasando desde los 252 kilómetros en 2016 hasta los casi 1000 kilómetros proyectados para el año 2032<sup>135</sup>, sin olvidar que se quiere remodelar y actualizar las vías, haciéndolas de alto estándar, conectándolas entre ellas, y a

---

<sup>129</sup> Suau, D. (Entrevistadora). (2021, 14 de julio). *Entrevista a Claudio Orrego, gobernador de la Región Metropolitana* [Entrevista]. Revista Pedalea. <https://www.youtube.com/watch?v=v8E2nr1kxzE>

<sup>130</sup> *ibíd.*

<sup>131</sup> Universidad Alberto Hurtado. (2014). *Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012. Encuesta origen destino de viajes 2012 (Documento Difusión)*. Observatorio Social.

<https://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mf=3253>

<sup>132</sup> Ministerio del Medio Ambiente, Gobierno de Chile, & Dirección de estudios Sociales del Instituto de Sociología, Universidad Católica de Chile. (2018). *Resultados encuesta nacional de medioambiente 2018*. <https://mma.gob.cl/wp-content/uploads/2018/02/Primeros-Resultados-Encuesta-Nacional-de-Medioambiente-2018.pdf>

<sup>133</sup> Entrevista a Ricardo Hurtubia realizada por el autor el 21 de Junio del 2024

<sup>134</sup> Practicante, P. (2020, 2 de enero). *Cada año hay más ciclistas en Santiago, y cada año mueren menos de ellos*. Pauta. <https://www.pauta.cl/actualidad/2020/02/02/cada-ano-hay-mas-ciclistas-en-santiago-y-cada-ano-mueren-menos-de-ellos.html>

<sup>135</sup> Coproch. (n.d.). *Ciclovías en Santiago crecerán un 49% en los próximos dos años*. Coproch. <https://www.coproch.cl/ciclovias-en-santiago-creceran-un-49-en-los-proximos-dos-anos/>

lugares de interés y alto tráfico,<sup>136</sup> proyecto que desde el Gobierno Metropolitano quiere “hacer de Santiago la ciudad mas pedaleable de Sudamérica”, cosa que no dista mucho de la realidad, ya que para el 2022 Santiago con alrededor de 450 km de ciclovías, se ubicaba ya en el tercer lugar del sub continente.<sup>137</sup>

También queremos demostrar el acelerado crecimiento del número de ciclistas, por medio de la venta de bicicletas, y en específico de la importación de bicicletas a Chile, siendo que “El 2021 se importaron 1.350.788 bicicletas, alcanzando un récord histórico del 110% en comparación a los años anteriores. Sin embargo, el 2022 cayó a 692.871 que representa un 48%, similar a periodos prepandemia.”<sup>138</sup> O sea, que la importación promedio de los años previos a la pandemia ronda el medio millón de unidades, una cifra de todos modos considerable a todas luces.

“Nosotros creemos que el uso de la bicicleta es algo creciente. Por el aumento del mercado automotriz va a llegar un momento en donde la gente cambiara su forma de moverse en la ciudad”, analiza Pablo Cáceres. Miembro de “Financial Bikes”, una especie de financiera que apoya en la compra de bicicletas de gama media y alta, teniendo en cuenta que en lo global el aumento de las ventas de bicicletas, ha tenido un aumento de un 5000% durante la fase del desconfinamiento,<sup>139</sup> efecto también del rebote en el desfase por el quiebre del comercio exterior, y las ganas de salir a hacer deporte o estar fuera, pero de todas maneras demuestra lo dinámico en que se ha tornado el mundo ciclista.

Pero al arribar a este punto nos preguntamos ¿cómo se llegó a una popularidad, relevancia y a una relativa transversalidad con respecto al tema del ciclismo urbano, al incentivo, el uso y la promoción de la bicicleta?, para poder responder a esa pregunta tendremos que explorar primero el contexto nacional hacia fines de la década de los 80”, y el progresivo desorden en la que estaba inmersa la ciudad, el nacimiento del primer movimiento masivo y popular relacionado al ciclismo, el “Movimiento Furiosos Ciclistas”, que como punta de lanza se hicieron un espacio en la ciudad neoliberal y post transición a la democracia, disputándole el espacio al rey de la calle, el automóvil.

---

<sup>136</sup> Izquierdo, M. (2024, 22 de marzo). *820 kilómetros construidos en 2035: así será la nueva red de ciclovías que conectará a 34 comunas del Gran Santiago*. The Clinic.

<https://www.theclinic.cl/2024/03/22/plan-maestro-ciclovias-gran-santiago-gobierno-regional-rutas-bicicleta-820-kilometros/>

<sup>137</sup> Gajardo, L. (2022, 12 de octubre). *Manual para usar correctamente las ciclovías (y cuáles son las mejores y peores de Santiago)*. La Tercera. <https://www.latercera.com/practico/noticia/manual-para-usar-correctamente-las-ciclovias-y-cuales-son-las-mejores-y-peores-de-santiago/IYE63H4KHRECTGACHXY6XNLLY4/#>

<sup>138</sup> Desenfoque. (2023, 8 de febrero). *Importación de bicicletas a la baja: 62% menos que en 2021*. Conadecus. <https://desenfoque.cl/2023/02/08/importacion-de-bicicletas-a-la-baja-62-menos-que-en-2021/>

<sup>139</sup> Navas, M. (2020, 29 de noviembre). *Financial Bikes, el “Forum” de las bicicletas Premium*. Diario Financiero. <https://www.df.cl/df-mas/muevete/financial-bikes-el-forum-de-las-bicicletas-premium>

## La bicicleta vinculada a las clases populares y lo rural. La década de los ochentas y la crisis económica

La década de los ochentas golpeó a un país prácticamente aislado económicamente del exterior, como un paria a nivel de los organismos de D.D.H.H. en lo internacional y con un fervor social en ascenso, esto último patente en las jornadas de protesta a nivel nacional con una fase de ebullición y una fase de repetición, según Tomas Moulian:

“La primera abarcó entre mayo de 1983 y octubre de 1984 y la segunda entre el 5 de septiembre de 1985, fecha en que se reiniciaron las protestas, y el 2 – 3 de Julio de 1986, fecha en que tuvo lugar la última”<sup>140</sup> dada la combinación de falta de trabajo, pocas divisas ingresando al país y pocas o nulas perspectivas políticas, anquilosadas por la permanencia de la dictadura.

“El periodo del “pequeño auge” 76 – 82 había quedado atrás. Una somera presentación de los datos revela la magnitud de la caída e ilustra sobre sus efectos dinámicos, del paso de un desajuste sectorial a un deterioro político. Entre 1981 – 82 el PGB cayó abruptamente en -14,15 y entre 1982 – 83 en -0,7. La caída del primer año de la crisis económica abierta, incubada entre 1980 – 81 representó la fluctuación más importante experimentada por el PGB desde 1940”.<sup>141</sup>

Bajo este contexto la bicicleta era un medio de transporte de primera categoría, a la par de los demás, “Pinochet ofrecía masificar la bicicleta, como medio de transporte para los pobres. Era una forma de normalizar la precariedad, muy propia de los Chicago Boys”<sup>142</sup>, o en palabras del propio dictador cuando señalaba que: “He dispuesto que se estudie la posibilidad de venta a precio de costo de bicicletas, para aquellos trabajadores que se interesen por adquirir este medio de transporte”<sup>143</sup>, o cuando dijo que cada chileno tendría “un televisor y una bicicleta”<sup>144</sup>.

A pesar de los intentos del régimen de invocar una imagen positiva de la posibilidad de cambio, en donde había puesto sus fichas: en la convertibilidad y par del peso con el dólar, y en la abundancia del crédito barato dos elementos que se desinflarían rápidamente, pero serían piso a posterior de la Concertación.<sup>145</sup>

Icono es la imagen en ese tiempo y reflejo del “momentum” que vivía el país durante el régimen castrense del aviso publicitario, comercial o también llamado en ese entonces “reclame” de “cómprate un auto perico”, fiel reflejo de la proyección aspiracional del gobierno militar<sup>146</sup>, que

---

<sup>140</sup> Moulian, T. (2002). *Chile actual. Anatomía de un mito* (3.ª ed., 30.ª reimp.). Editorial LOM. Santiago. pág. 271.

<sup>141</sup> *Ibíd.* Pág. 263.

<sup>142</sup> Ruiz Fernández, M. [@RuizFernandezDJ]. (2018, October 4). [Tweet]. Twitter.

<https://twitter.com/RuizFernandezDJ/status/1048178767141720065>

<sup>143</sup> Pinochet, A. (1988, May 1). *Discurso del Primero de Mayo*. <https://elsoldeiquique.cl/los-1-de-mayo-y-los-trabajadores-segun-pinochet/>

<sup>144</sup> Mardones, M. (2018, September 18). *En Chile, la bicicleta todavía está esperando su justo lugar dentro de las políticas públicas* [Entrevista]. La Dulce Bici. <https://www.ladolcebici.cl/2018/09/18/en-chile-la-bicicleta-todavia-esta-esperando-su-justo-lugar-dentro-de-las-politicas-publicas/>

<sup>145</sup> Labbé Yáñez, D. (2015, December 27). *Consumismo en Chile: La promesa triunfante de Pinochet*. El Ciudadano. <https://www.elciudadano.com/economia/consumismo-en-chile-la-promesa-triunfante-de-pinochet/12/27/>

<sup>146</sup> Retamal, F. (2020, November 5). *Cómprate un auto perico: Nissim Sharim y un spot clásico de la cultura pop chilena*. La Tercera. <https://www.latercera.com/culto/2020/11/05/comprate-un-auto->

por medio del discurso pretendía crear o recrear una realidad alterna, completamente ajena a lo que vivían las grandes mayorías en el territorio nacional.<sup>147</sup>

Personalmente recuerdo los relatos familiares acerca de mi abuelo comprando un taxi siguiendo las intenciones del gobierno y aprovechando la oportunidad de acceso, lo que con el transcurso del tiempo se hizo imposible poder pagar, por lo que el vehículo se utilizó por poco tiempo y se tuvo que devolver, y las letras del Banco del Estado quedaron sin poder ser canceladas de ahí en más.

Posteriormente la economía se repuso poco a poco, a medida que el país se recuperaba e ingresaba nuevamente al circuito mundial de la economía, a la “división internacional del trabajo”<sup>148</sup>, mientras la dictadura cedía en medio de una “democracia tutelada”<sup>149</sup> y de “baja intensidad”<sup>150</sup>, y bajo la “política de los acuerdos”<sup>151</sup>, con la presencia aun de lo castrense en amplias facetas de la vida social y política nacional.<sup>152</sup>

### 1995 el año donde nace el MFC.

Mientras el gobierno, los empresarios y los medios hacen eco para Chile del adjetivo de “jaguar”<sup>153</sup> de Latinoamérica, en las entrañas de la sociedad se está gestando un movimiento radical por su forma y fondo, novedoso y audaz en sus propuestas, planteándose como cabeza de turco de una nueva manera de ocupar la calle y que creemos se configura eminentemente en la categoría de nuevos movimientos sociales, completamente diferente a lo que se venía haciendo hasta ese momento.

---

perico-nissim-sharim-y-un-spot-clasico-delaculturapopchilena/#:~:text=El%20anuncio%2C%20producido%20por%20la,al%20no%20existir%20registro%20electoral%2D.

<sup>147</sup> Kornbluh, P., & Schlotterbeck, M. (2010, November 23). *Reagan y Pinochet: El momento en que Estados Unidos rompió con la dictadura*. CIPER Chile. <https://www.ciperchile.cl/2010/11/23/reagan-y-pinochet-el-momento-en-que-estados-unidos-rompio-con-la-dictadura/>

<sup>148</sup> Roldán, P. N. (2017, March 17). *División internacional del trabajo*. Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/division-internacional-del-trabajo.html>

<sup>149</sup> Palma González, E. (2023, November 24). *De la democracia tutelada de 1980 al proyecto de constitución de 2023*. El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2023/11/24/de-la-democracia-tutelada-de-1980-al-proyecto-de-constitucion-de-2023/>

Torres, J. (2022, September 1). *Por qué a Chile se le llama “democracia tutelada” y qué tiene que ver con el plebiscito constitucional*. AFP. <https://actualidad.rt.com/actualidad/440313-chile-democracia-tutelada-plebiscito-constitucional>

<sup>150</sup> Garcés, H. (2020, February 27). *Democracia de baja intensidad*. Rebelión. <https://rebelion.org/democracia-de-baja-intensidad-2/>

<sup>151</sup> Lewin, Y. (2022, March 25). *La verdadera política de los acuerdos*. Interferencia. <https://interferencia.cl/articulos/la-verdadera-politica-de-los-acuerdos>

<sup>152</sup> Vacas, C. (2023, September 8). *50 años del golpe de estado en Chile: ¿Cómo y por qué sucedió?* National Geographic Historia. [https://historia.nationalgeographic.com.es/a/50-anos-golpe-estado-chile-como-y-por-que-sucedio\\_20159](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/50-anos-golpe-estado-chile-como-y-por-que-sucedio_20159)

<sup>153</sup> Trajtemberg, K. (n.d.). *¿Jaguars de la pobreza?* Escuela de Comunicaciones y Periodismo, Universidad Adolfo Ibáñez. <https://noticias.uai.cl/columna/jaguars-de-la-pobreza/>

Alías, M. (2019, October 27). *Chile, el “jaguar” de América Latina sangra por los cuatro costados*. Vozpopuli. [https://www.vozpopuli.com/internacional/chile-jaguar-america-latina-protestas\\_0\\_1293771631.html](https://www.vozpopuli.com/internacional/chile-jaguar-america-latina-protestas_0_1293771631.html)

Acorde a lo que vimos en E.E.U.U. y California, en 1992<sup>154</sup>, en Chile la reacción al desorden de las calles y no solo de los vehículos particulares, sino que también de la falta de regulación del transporte colectivo de pasajeros, en donde un 25% de este pasaba por la Alameda y aproximadamente un 60% del mismo por Santiago Centro<sup>155</sup>, el movimiento fue desafiante tanto en el nombre como en la práctica. El Movimiento Furiosos Ciclistas se plantó frente a esto, denunciando el copamiento del espacio, la nula reglamentación, la alienación de la urbe y como una forma legítima de moverse por la ciudad, “Lloviendo, nevando, en auto ni cagando”, “Somos caleta, andamos en bicicleta”,<sup>156</sup> son los canticos más conocidos que aún resuenan entre los edificios.

Los inicios del MFC quedaron marcados por la radicalidad del uso de la calle como también de la violencia que en parte de algunos de sus miembros o no miembros, pero participantes ciclistas al momento de desplegarse en las cicletadas del primer martes de cada mes, además del número reducido de los que se movilizaban, y que lo expresa César Garrido, ex miembro del MFC:

“Pero si nosotros coleccionábamos espejos de auto. En las cicletadas agarrábamos y rompíamos parabrisas... hee... no... fuimos bien hijos de puta, fuimos bien hijos de puta. O sea, reaccionábamos con violencia al bocinazo o la puteada. “¡Metete la bicicleta en la raja!”, “¡Que conchetumadre!” y pa, cagaste con el espejo. Pa, escupo. Gueòn, éramos lo peor, y antes de que el gueòn tratara de arrancar, porque mas lo pateábamos. Entonces eso de que los Furiosos Ciclistas es el puro nombre porque le ponemos energía a la gueà, es mentira éramos súper carnaza con los automovilistas en Apoquindo. Porque nos juntábamos además en Escuela Militar, éramos un solo grupo, chiquito, puta pobre del gueòn que nos puteara, pobre. Estábamos rayando autos en las cicletadas... ahora no poh, no puedes tocar los autos, sino...”<sup>157</sup>

Si bien esto le dio al movimiento una tribuna segura en los periódicos y televisión, que los alzó instantáneamente a la palestra nacional, algunos de sus participantes veían con malos ojos aquello, ya que les restaba autoridad en el tema, y del mismo modo legitimidad frente a la sociedad a la que querían encantar y apelaban, alzándose como depositarios de una idea más global, de sumar gente y mentalidades a la causa.

Y el mismo entrevistado analizando lo sucedido continúa:

“Después fue una mina con su hijo que lo pasaba la raja en las anteriores, pero se agarraban con los automovilistas y la vieja se cagó de susto, entonces “No, no vamos a venir. Dijimos ¡chucha!, creo que nos sirve mucho más que vengan esos cabros chicos a la cicletada, porque finalmente proyectas otra imagen de la manifestación, a que andemos nosotros viendo quien

---

<sup>154</sup> Ferreiròs, H. (2012, September 17). *La masa crítica... ¡Somos el tráfico!* Ciclosfera.

<https://ciclosfera.com/a/sin-prisa2-somos-el-trafico>

<sup>155</sup> Hohmann, C. (1993). *La encrucijada del transporte urbano en Santiago*. EURE.

<https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1087/189>

<sup>156</sup> Publimetro Chile. (2014, June 4). *La lluvia no detuvo a los Furiosos Ciclistas*. Publimetro.

<https://www.publimetro.cl/cl/nacional/2014/06/04/fotos-lluvia-no-detuvo-furiosos-ciclistas.html>

<sup>157</sup> Entrevista a César Garrido, Ex miembro del MFC, 4 de Enero del 2017. Pág. 171. En:

Alviña Aguayo, F. A., & Campos Flores, T. V. (2017). *Movimiento furiosos ciclistas y su influencia en la calidad de vida en Santiago 1995-2016* (Memoria para optar al grado de Licenciado en Historia). Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, Departamento de Ciencias Históricas.

tiene más espejos guardados en la casa” “Y ahí el movimiento se pegó un crecimiento, porque se nos llenó de cabros chicos”<sup>158</sup>

Ahí es donde decidieron armar una nueva estrategia, que hacía participes a los niños, con lo que también cambiaron la forma de moverse por la ciudad, resguardando y cuidando a los más vulnerables que eran los pequeños, igual que en una marcha, establecieron un frente, costados y un cierre, cuidando los encontrones y choques con los automovilistas, apelando a una identificación y a una solidaridad con el grupo por parte de los demás actores del tráfico.

Si bien algunas personas creen ver algo de anarquismo en el MFC, y por tanto uno de los últimos movimientos con ciertas características vinculadas a ello, lo cierto es que como movimiento es una permanente construcción, debate y recoger el sentir de las personas que la integraban.

Irónicamente Garrido añade:

“El movimiento se mueve. Si el próximo año son veganos, posiblemente todos los gueones se hagan veganos. Un par de años éramos como animalistas, llevando a los perros a las cicletadas, todavía hay un gueón que los cuenta”.<sup>159</sup>

El Movimiento Furiosos Ciclistas como mencionamos, nació de una promesa incumplida por parte del Alcalde de Las Condes, en ese entonces Joaquín Lavín, de instalar bicicleteros y la negación a juntarse con un grupo de ciclistas, por lo que se podría decir que de ahí surgió la primera cicletada, en esa oportunidad desde las cercanías del Metro Escuela Militar a Plaza Baquedano. Por una necesidad insatisfecha, e importante para la comunidad cletera de ese entonces y aún ahora, como es poder dejar la bicicleta en un lugar seguro, como lo rememora el actual vocero del movimiento.<sup>160</sup>

Furiosos como es conocido más coloquialmente, ha pasado por muchas disgregaciones, separaciones o rupturas, dado también el largo paso del tiempo, en donde ya son 30 años de su creación, y tal como dice el vocero de Furiosos:

“Las divisiones o fugas has sido siempre, al pasar los años los padres fundadores de Furiosos se van porque ya habían cumplido su objetivo de crear una entidad, o movimiento, posteriormente a eso, estamos hablando de hace más de 20 años, las primeras personas que participaron en Furiosos Ciclistas, se retiran porque ellos veían la parte más romántica, que es esa época, en ese momento, las personas que estaban en Furiosos, veían que había que avanzar, uno no se podía quedar pegado en el romanticismo, propio del inicio de Furiosos.”<sup>161</sup>

O sea se puede extraer de las palabras antes expresadas, que romanticismo significa solamente quedarse solo en las cicletadas. Mucho más delante en el tiempo y previo al estallido social viene un cambio radical, pero que arranca con estas diferencias, ya que no había una representación fiel en la asamblea, según su actual vocero:

---

<sup>158</sup> Entrevista a César Garrido, Ex miembro del MFC, 4 de Enero del 2017. Pág. 172. *Ibíd.*

<sup>159</sup> Entrevista a César Garrido, Ex miembro del MFC, 4 de Enero del 2017. Pág. 173. *Ibíd.*

<sup>160</sup> Entrevista a vocero MFC realizada por el autor el 14 de Julio del 2024

<sup>161</sup> *Ibíd.*

“estaba lejos de ser un elemento o una acción, democrática, se había transformado en una simple asamblea dónde él o los líderes, o proclamados líderes, se daban información al resto de la asamblea y no había vos ni voto, sino que simplemente era te aviso y se hace, y quienes van a ser, lo que lo van a hacer.”<sup>162</sup>

En este sismo que significó para el movimiento el alejamiento de una parte, la decisión de algunos de rehacer la orgánica y de otros de formar nuevos movimientos que como veremos más adelante, en parte serán los que formaran colectivos vinculados o que integran Revolución Ciclista Plurinacional, es donde Furiosos esta incluso ahora en un reacomodo, visitando su página web<sup>163</sup> se constata que una parte del movimiento la conserva, recalcando su antigüedad que según NIC Chile es del 2-2-2010<sup>164</sup>

En la página web además se manifiesta que el otrora poderoso movimiento, hoy cuenta con un 10% de lo que convocaba, declarándose allí que era uno de los más masivos del mundo (homologado a la masa crítica de otras ciudades) en las cicletadas que llevaba a cabo.

En tanto otra página vinculada a Furiosos, esta inaccesible o cerrada<sup>165</sup>, en cuanto a la cuenta de X (ex Twitter), aparece: @mfc\_oficial de Furiosos Ciclistas, desde Mayo del 2017, con más de 10 mil seguidores. Allí declaran que: “Somos una agrupación social, crítica y convocante, que a través de la educación vial, promueve y concientiza el uso de la bicicleta como medio de transporte”, lo anterior se entiende por una vieja y una nueva guardia como lo dice la Revista Pedalea.<sup>166</sup>

Pero para entender esto debemos enfocarnos en la época de oro del movimiento, las décadas del 90” y los dos miles, en donde fue su eje participativo más significativo, y renombrado. Cosa que por lo mismo, al ser el centro de la atención y la exposición, en un contexto de que la política trataba de incidir, permear y articularse con los movimientos de diversos ámbitos, creemos que finalmente repercutió en su desestructuración, y es aquello que expondremos en la siguiente sección.

### La ola ascendente, organizaciones vinculadas a la bicicleta.

El M.F.C. nació junto con otro movimiento reivindicativo de la bicicleta, el colectivo “Arriba e’la chancha”<sup>167</sup>, quienes destacaban el rol del ciclismo en la población trabajadora y obrera como

---

<sup>162</sup> *Ibíd.*

<sup>163</sup> <https://www.furiosos.cl/>

<sup>164</sup> <https://nic.cl/registry/Whois.do?d=furiosos.cl>

<sup>165</sup> <http://www.movimientofuriososciclistas.cl/>

<sup>166</sup> Equipo Revista Pedalea. (2024, 17 de junio). *MFC: ¿Cuál es el estado del Movimiento Furiosos Ciclistas?* Revista Pedalea. <https://revistapedalea.com/movimiento-furiosos-ciclistas-que-fue-lo-que-paso-esta-semana/>

<sup>167</sup> Tratando de llegar a alguna pagina web o red social, se da cuenta de una asociada a “Creative Commons”, de “Arriba e’la chancha”, en ella con el título: Colectivo Arriba de la Chancha. (2010, 10 de octubre). *Necesitamos que la gente se inspire y reflexione en torno a la movilidad urbana en bici*. Creative Commons. <https://creativecommons.cl/2010/10/arriba-e-la-chancha-necesitamos-que-la-gente-se-inspire-y-reflexione-entorno-a-la-movilidad-urbana-en-bici/>, creada el 29 del 10 del 2010, allí se explayan en torno al porque eligieron esta forma de difundir sus contenidos, señalando que era mal

medio para el transporte al trabajo, compartían con Furiosos muchos postulados. Como además una cercanía con las demandas populares, y una filosofía en donde la ciudad se reclama para su ciudadanía. De igual forma estuvo ligada a ambas organizaciones la mecánica, su educación y enseñanza, y en el fondo darle autonomía al ciclista que circula por la calle.<sup>168</sup>

En palabras de nuestro entrevistado:

“Bueno nosotros siempre hemos asociado a la bicicleta al tema laboral, heee... cuando nace Furiosos Ciclistas también aparece una agrupación que se llama “Arriba e’ la chancha”, y Arriba e’ la chancha se llamaba así, porque era una bicicleta dirigida a gente, a los obreros que usaban su bicicleta como medio de transporte, en la época en que era o auto o micro, ya, así, eran las dos cosas. “

Y especifica lo dicho:

“Por lo tanto siempre la bicicleta la hemos asociado a la lucha de clases. Y siempre hemos pensado de que no siendo usurero la bicicleta puede ser un elemento que ayude a la economía, se vio mucho durante el estallido social que la bicicleta tuvo una gran preponderancia, fue un elemento disruptivo dentro del problema y logró aparte de que la gente, poder trasladarse, poder generar el tema económico.”<sup>169</sup>

Se puede ir apreciando una intención por la reivindicación de la clase trabajadora por medios alternos, no violentos y en apariencia neutral o desprovista de ideología, como es el uso de la bicicleta y el ciclismo. Inclusive se le ha llegado a asumir a Furiosos como la última gran organización anarquista en Chile, dada la horizontalidad, espontaneidad y el uso o empleo de la calle en expresiones de corta duración,<sup>170</sup> eminentemente política, pero apartidista,<sup>171</sup> por lo mismo se da la creación de colectivos como Happyciclistas<sup>172</sup>, en vistas también de la transformación social, pero menos contestatarios y enfocados en la mecánica de bicicletas.<sup>173</sup>

Durante este periodo de los años dos mil, nacieron y se consolidaron variadas organizaciones vinculadas a la bicicleta, agrupadas en el CUCH “Ciclistas Unidos de Chile”, allí se asentaron: “Bicultura”, “Macletas” (de corte de género e identitario), “Ciudad viva” (urbanismo ciudadano, equidad, medio ambiente y patrimonio), “Acción Ecológica”, “Ciclocreovías”, “Defendamos la

---

empleado o sin citar la fuente original, nombrando a bicicultura.cl. En cuanto a su sitio en X: @Ciclocerdo creado el 2001, este aparece con una última publicación del año 2016, viendo que el movimiento se disolvió o mutó a otro, como de igual manera en su página de Facebook aparece una última publicación en 2017.

<sup>168</sup> Haciendo revisión de las redes sociales y páginas web.

<sup>169</sup> Entrevista a vocero MFC realizada por el autor el 14 de Julio del 2024

<sup>170</sup> “Movimiento furiosos ciclistas y su influencia en la calidad de vida en Santiago 1995-2016. Pág. 172.

<sup>171</sup> Entrevista a vocero MFC realizada por el autor el 14 de Julio del 2024

<sup>172</sup> Salas, M. P. (2014, 9 de enero). *La bicicleta es una herramienta de transformación social*. El Definido. [https://eldefinido.cl/actualidad/lideres/1650/Happy\\_Ciclistas\\_La\\_bicicleta\\_es\\_una\\_herramienta\\_de\\_transformacion\\_social/](https://eldefinido.cl/actualidad/lideres/1650/Happy_Ciclistas_La_bicicleta_es_una_herramienta_de_transformacion_social/)

<sup>173</sup> La Tercera. (2012, 19 de mayo). *Los grupos detrás del fenómeno del ciclismo urbano*.

<https://www.latercera.com/diario-impreso/los-grupos-detras-del-fenomeno-del-ciclismo-urbano/#>

Ciudad” (denuncia y fiscalización), “VeloSantiago” (vinculado al turismo), este último hasta 2008, todos con una jerarquización clara y personería jurídica<sup>174</sup>.

De estas la de más largo trabajo y trayectoria es “Bicicultura” (y desprendida también de Furiosos) fundada el 2006 y dirigida en la actualidad por Amarilis Horta, que analizaremos en extenso más adelante, pero que podemos adelantar que en su visión expresada en la bicicultura, es una forma de mirar el mundo desde la movilidad activa, llevando a las ciudades a un nivel superior de desarrollo, y cuestionando el vehículo a combustión como eje hasta ahora en la creación de lo urbano, en donde la bicicleta y la movilidad activa, tiene un rol remedial central para gran parte de los males actuales.<sup>175</sup>

Como podemos apreciar hasta ahora las instituciones vinculadas a la bicicleta, tanto como el movimiento Furiosos, han apelado a la idea del Común urbano secuestrado por el autocentrismo, y la preeminencia del motor a combustión como forma de movilidad. Ambos elementos, el “automóvil privado” y a “combustión”, se transformaron en eje central de la ciudad, degradando su vida, lo que en apariencia pretendía ser un beneficio, se develo como una carga para la ciudad e inclusive ha mermado la calidad de vida de sus habitantes.<sup>176</sup>

Sin embargo el “rescate” vino desde las organizaciones civiles, que de manera formal o informal ven en el uso de la bicicleta la idea de incentivar para llegar a una “utopía concreta”, o sea mejorar la ciudad para todos en el “habitar”, y por tanto tener un “derecho a la ciudad”, entendiéndola como una construcción social. Se puede apreciar aquí que la iniciativa vino desde abajo y no desde la clase política, centrada en el modelo de desarrollo heredado de la dictadura.

Ahora veremos que durante estas dos décadas ya citadas, la de los 90 y dos miles, el movimiento y las organizaciones, incidieron en la visibilización del problema de que la ciudad no estaba adaptada a la bicicleta, como tampoco su cultura, por lo que “las batallas de la bici”, se dieron en la calle, con muertos y heridos (hasta hoy en día), en la mejora continua de la legislación y en la promoción de la bicicleta como un vehículo más, que puede y debe transitar por la calle, por lo que la educación es primordial.

---

<sup>174</sup> Elissegaray Inostroza, P. (2009). *Uso de la bicicleta en la región metropolitana: Diagnóstico, perspectivas y desafíos* (Memoria para optar al título de Licenciado en Sociología). Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales. p. 44.

<sup>175</sup> <https://www.bicicultura.cl/bicicultura/que-es-la-bicicultura/> y entrevista de elaboración propia a Amarilis Horta.

<sup>176</sup> “Movimiento furiosos ciclistas y su influencia en la calidad de vida en Santiago 1995-2016”...

## Legislación, promoción y educación.

### Signo del reconocimiento de los nuevos tiempos.

#### Legislación:

Al derecho se le da un uso alternativo, bajo raíz y raigambre marxista<sup>177</sup>, en el se apela a la “vida digna” para la obtención de ello se incentiva al activismo, consideramos aquí importante consignar aquello, ya que, para la obtención de esto se debe conducir, presionar y guiar lo anterior a la institucionalización, desde la sociedad movilizadora y organizada, en post de una visión emancipadora.

La vida digna por tanto pasa por los derechos humanos, y estos son dos:

Los de primera generación, que en general nos hablan de la defensa del individuo o de los colectivos en oposición a lo que puede hacer el estado, bajo la lógica de sus excesos o de plano violaciones a los D.D.H.H.<sup>178</sup>

Los de segunda generación, que se fundan en la exigencia, en el influir a la sociedad, en nuestro caso en lo urbano, como por ejemplo la “plusvalía urbana”, el diseño e inclusión de las demandas ciudadanas, y en lo específico en el uso de la bicicleta para movilizarse por la ciudad.<sup>179</sup>

Se puede decir que las sociedades ven los problemas que pueden resolver, sea por su capacidad técnica o por el análisis que hacen sobre ellas mismas, o ambas<sup>180</sup>, o sea, su materialidad o las relaciones sociales nuevas que van surgiendo con el tiempo, y en una interrelación constante, lo anterior sujeto a la cultura e instrumentalización por parte del estado y las elites.<sup>181</sup>

A lo que queremos llegar con esto es que en el caso de la sociedad chilena, en el tiempo que cubre esta investigación se enfrenta a una encrucijada, un tiempo pivote<sup>182</sup>, que en cuanto al desarrollo urbano y del compartir las vías, está en pleno desarrollo “si el automóvil tiene que prevalecer, no queda más que una solución: suprimir las ciudades”<sup>183</sup> y creemos que las

---

<sup>177</sup> Rodríguez Loza, M. L. L. (2013). El uso alternativo del derecho: Génesis y evolución. *Amicus Curiae, Segunda Época*, 2(1). Recuperado de <https://www.revistas.unam.mx/index.php/amicus/article/view/38539>

<sup>178</sup> Imagen del leviatán de Hobbes.

<sup>179</sup> Diario Constitucional. (n.d.). *Derechos de primera, segunda y tercera generación*. Diario Constitucional. [https://www.diarioconstitucional.cl/temas-civicos/derechos-de-primera-segunda-y-tercera-generacion/#goog\\_rewarded](https://www.diarioconstitucional.cl/temas-civicos/derechos-de-primera-segunda-y-tercera-generacion/#goog_rewarded)

<sup>180</sup> Castellanos, J. (2018, 6 de febrero). *Teoría marxista. ¿La tecnología nos hará libres? Karl Marx y el fragmento sobre las máquinas*. La Izquierda Diario. <https://www.laizquierdadiario.com/uy/La-tecnologia-nos-hara-libres-Karl-Marx-y-el-fragmento-sobre-las-maquinas>

<sup>181</sup> Marx, K. (2001). *El capital. Crítica de la economía política* (3.ª ed., 2.ª reimpresión). Fondo de Cultura Económica. (Original publicado en 1867). Tomo I, Capítulo XXIV, “La llamada acumulación originaria” (pp. 607-647).

<sup>182</sup> Y que mediando dos intentos constitucionales, aun no ha sido superado en algún tipo de resolución, a modo de nuevo pacto social que permita mirar al futuro.

<sup>183</sup> Gorz, A. (2009, 31 de diciembre). *La ideología social del automóvil*. Letras Libres. <https://letraslibres.com/revista-espana/la-ideologia-social-del-automovil/>

organizaciones vinculadas a la bicicleta, y los movimientos ciclistas son plenamente conscientes de ello, siendo una parte de la lucha establecer legislación al respecto, para el respeto de las diversas formas de movilidad.

Lo primero que debemos tener en cuenta es que en la legislación chilena se daba, y aún en cierta medida se da, el serio problema de que la bicicleta se encontraba relegada, e inclusive llevando al extremo las normativas, estaba prohibida o al menos se le desconocía su lugar en la calle, y por tanto, legalmente era prácticamente inexistente. Es ante esto que progresivamente se le ha dado un lugar en la legislación, lo que está muy lejos del óptimo y a eso es lo que se quiere ir avanzando, la ley por lo tanto es reflejo de lo que se ha logrado como sociedad hasta el momento actual.

En cuanto a la constitución se dan tres artículos que indirectamente se da Chile en cuanto a la protección y promoción de la bicicleta:

Artículo 1, inciso 3º: “El estado reconoce y ampara a los grupos intermedios a través de los cuales se organiza y estructura la sociedad y les garantiza la adecuada autonomía para cumplir sus propios fines específicos.”<sup>184</sup>

Bajo esta premisa se ubicarían los grupos intermedios como las organizaciones vinculadas a la promoción de la bicicleta, como los movimientos ciclistas u otras instituciones ligadas al uso de la movilidad activa y de la reivindicación de la ciudad para el habitar, como de igual modo, extendido a la idea del común urbano.

Artículo 1, inciso 4º: “El estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta constitución establece.”<sup>185</sup>

Cuando se habla del bien común y la realización espiritual y material, se puede establecer un nexo en cuanto a las formas en que el estado debe propiciar una mejor vida, y bajo la lógica de lo que hemos visto hasta acá, el uso de la bicicleta y de la movilidad activa en general, van dirigidos a una calidad de vida superior, cuando además se le suma la construcción de ciudad, desde una perspectiva de mejorar la salud desde diversas perspectivas.

Y

Artículo 8 que dice: “El derecho a vivir en un medioambiente libre de contaminación. Es deber del estado velar para que este derecho no sea afectado, y tutelar la preservación de la naturaleza. La ley podrá establecer restricciones específicas al ejercicio de determinados derechos o libertades para proteger el medio ambiente.”<sup>186</sup>

---

<sup>184</sup> Organización de los Estados Americanos. (2005). *Constitución política de la República de Chile: Capítulo I. Bases de la institucionalidad*. Santiago. Pág. 5.  
[https://www.oas.org/dil/esp/constitucion\\_chile.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/constitucion_chile.pdf)

<sup>185</sup> *Ibíd.*

<sup>186</sup> *Ibíd.* Capítulo II. De los derechos y deberes constitucionales. Pág. 14.

Sea por el caos vial y el mal diseño urbano que lleva a muertes y heridos en las calles (número 7: “El derecho a la libertad personal y a la seguridad individual”<sup>187</sup>) que impide el libre tránsito e inclusive extrapolado al viaje en sí (diversidad de medios de movilidad, como la bicicleta), o la emanación de material particulado, en donde los móviles son una parte importante de la contribución a la contaminación ambiental en Santiago, se puede ver una afectación a la salud de las personas.

De lo anterior emana la procura del estado en cuanto a la salud ambiental, física y de seguridad de la persona, y que por medio de los grupos intermedios resalta que aún no se ha llegado a la práctica veraz de las afirmaciones contenidas en la constitución.

La legislación concerniente eminentemente al tema de la calle es la ley 18290<sup>188</sup>, la ley de tránsito, y haciendo una revisión de ella se puede apreciar que la preocupación en cuanto al ciclismo y la movilidad activa se dio recién en 1992, en dónde por mensaje presidencial que da inicio al proyecto de ley que dice: “Estimo que en el futuro deberá precisarse la norma relativa a la conducción de bicicletas y triciclos...”

Se ve la preocupación por el crecimiento en el número de los ciclistas, latente de ahí en adelante, y que se irá zanjando durante los años posteriores, sobre todo en 2005 y 2009 con la ley 20.068<sup>189</sup>, en donde se enfoca en normas específicas para bicicletas y ciclistas, en especial las medidas de seguridad, reflectantes, requerimientos técnicos, uso de vías y señales luminosas, uso de cascos y ciclo vías. Pero desde una forma aleccionadora, castigadora y enfocada desde el vehículo a motor. Como bien se dice en la siguiente frase:

“En Chile el uso de la bicicleta es un fenómeno relevante en la movilidad cotidiana y existe una precaria legislación sobre la bicicleta, la que no considera las características particulares de este medio de transporte y por ende no responde a esta como fenómeno relevante en la movilidad nacional actual”<sup>190</sup>

Si bien se recoge en la legislación, dentro de las normas infra legales a la bicicleta como un vehículo, esta dista mucho de estar del lado del ciclista<sup>191</sup>, teniendo en cuenta que junto con el peatón, es el segundo participe más o igual de vulnerable dentro del tránsito y la movilidad, en donde:

“En un impacto a 32 Km/h el 5% de los peatones muere, el 65% queda herido y el 30% sale ileso. En un impacto a 48 Km/h el 45% de los peatones muere, el 50 % queda herido y el 4%

---

<sup>187</sup> *Ibíd.* Pág. 12.

<sup>188</sup> Chile. (1983). *Ley N.º 18.290, Ley de tránsito*. Ministerio de Justicia. <https://bcn.cl/2fd62>

<sup>189</sup> Chile. (2005). *Ley N.º 20.068 que introduce diversas modificaciones a la Ley N.º 18.290 en materia de tránsito terrestre*. <https://bcn.cl/3439d>

<sup>190</sup> Fuentes Carrasco, P. F., & Pino Barrera, N. E. (2016). *Regulación de la bicicleta como medio de transporte en la legislación chilena y en el derecho comparado* (Memoria para optar al grado de Licenciado en Derecho). Universidad Católica de la Santísima Concepción. Pág. 125. En:

<https://tesis.ucsc.cl/handle/25022009/2141>

<sup>191</sup> *Ibíd.* Pág. 80 – 85.

queda ileso. En un impacto a 64.4 Km/h el 85% de los peatones muere, el 15% queda herido, y nadie sale ileso”<sup>192</sup>.

Una preocupación que recién ahora se está viendo con más ahínco, y que observando las cifras del CONASET, comparte o supera en los primeros lugares de muerte a las de algunas enfermedades (tuberculosis), uso de drogas (como los opioides) e incluso homicidios como principal causa de muerte en personas jóvenes<sup>193</sup>. Lo anteriormente expuesto en parte esta dada por la presión que existe y la visibilización desde la calle por el activismo de los movimientos ciclistas y de las otras organizaciones vinculadas a la movilidad activa y uso de ciclos.

El mayor fiasco, desconocimiento y entrada en razón de los políticos con respecto a la legislación fue la abortada ley que pretendía hacer que los ciclistas circularan por la vereda, lo que resultó en la más airada acción y reacción de los movimientos ciclistas encabezados por Furiosos, e inundar las redes sociales de los involucrados en tal proyecto, por lo que las redes sociales y la sede de la UDI fue el epicentro de las protestas, lo que daba cuenta ya de la emergencia y poder de los ciclistas,<sup>194</sup> teniendo que retrotraer tan mala política pública.<sup>195</sup>

Como se puede apreciar en este apartado, el uso de la bicicleta fue previo a la legislación para su regulación, esto en vistas del crecimiento de su uso, a desfase y a posterior, el estado vino en un intento de control y castigo, que enfocado desde la perspectiva del automóvil, trato de integrar la bicicleta al tránsito, se podría decir de manera restringida y acotada, sin alterar en demasía el uso de la calle.

Con una legislación tan endeble se dio que las responsabilidades recaían mayormente en el ciclista, cuando debería ser una realidad contrapuesta, ya que es el usuario más débil junto con el peatón en las vías, teniendo en cuenta algunas legislaciones en donde se pone el foco en que el vehículo en el amplio espectro de la palabra, como el automóvil particular en específico, pueden llegar a ser considerados un arma<sup>196, 197</sup> dado su volumen, peso y velocidad.<sup>198</sup>

---

<sup>192</sup> U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration. (1999). *Literature review on vehicle travel speeds and pedestrian injuries* (Final report).

[https://nacto.org/docs/usdg/literature\\_review\\_on\\_vehicle\\_travel\\_speeds\\_leaf.pdf](https://nacto.org/docs/usdg/literature_review_on_vehicle_travel_speeds_leaf.pdf)

<sup>193</sup> Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (2021). *Defunciones de jóvenes por gran grupo de causa de muerte y causas específicas* [Presentación].

Gobierno de Chile. [https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/11/Muerte\\_jovenes2018.pdf](https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/11/Muerte_jovenes2018.pdf)

<sup>194</sup> Salaberry, J. P. (2011, abril 28). *El triunfo de las bicicletas*. Revista Que pasa.

<http://www.quepasa.cl/articulo/actualidad/2011/04/1-5629-9-el-triunfo-de-las-bicicletas.shtml/>

<sup>195</sup> Universidad de Chile. (2023, julio 5). *Desafíos y oportunidades para el uso de los ciclos en la ciudad*.

Comunicaciones FAU / Departamento de Urbanismo. <https://uchile.cl/noticias/206806/desafios-y-oportunidades-para-el-uso-de-los-ciclos-en-la-ciudad>

<sup>196</sup> Santiesteban, P. (2021, septiembre 16). *El automóvil, ¿vehículo o arma mortal?*. Diario Lago Ranco.

<https://www.diariolagoranco.cl/noticia/opinion/2021/09/el-automovil-vehiculo-o-arma-mortal>

<sup>197</sup> Slowing, K. (2018, marzo 14). *Cuando el auto se convierte en arma letal*. Prensa Libre.

<https://www.prensalibre.com/opinion/cuando-el-auto-se-convierte-en-arma-letal/>

<sup>198</sup> Consejo de la Unión Europea. (2019, marzo 29). *La UE endurece los requisitos para la seguridad de los automóviles*. Comunicado de prensa. <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2019/03/29/eu-beefs-up-requirements-for-car-safety/>

## Promoción:

Ya hemos adelantado el trabajo de las organizaciones vinculadas a la bicicleta y los ciclos en Santiago de Chile, pero queremos apuntar en específico a una de las instituciones ícono en cuanto a la promoción de estos, **"Bicultura"**, para quién: "la bicicleta es un instrumento, un medio de cambio epocal tanto a nivel personal como social"<sup>199</sup> y la cultura de la bicicleta, es "una corriente de liberación"<sup>200</sup>, es esta entidad la que analizaremos a continuación.

"Bicultura" se define como una Organización Ciudadana sin fines de Lucro (OSFL), cuya misión es: **"Instalar la movilidad a energía humana como un derecho"**<sup>201</sup>, lo que quiere decir que el Estado debe garantizar condiciones de seguridad vial tales, que cualquier persona pueda irse de forma protegida y segura a pie y en cualquier tipo de CICLO a cualquier punto del país."<sup>202</sup>

Y continúa:

**"Impulsar la masificación de la bicicleta y otros ciclos**, como instrumento catalizador de una gran transformación -social, ambiental, económica y cultural-, para democratizar y humanizar el espacio público de nuestras ciudades, frenar el cambio climático, disminuir la contaminación y la congestión vehicular, mejorar la calidad de salud y vida de la población."<sup>203</sup>

Como podemos apreciar su misión ha sido y es de gran aliento y a largo plazo, lo que hace su labor loable en cuanto a los objetivos que se plantea, su exposición en los medios es notoria, y haciendo un barrido de las noticias y entrevistas en las que han expuesto, es considerable en su despliegue.

Su fundadora y directora Amarilis Horta, es PhD en filosofía y letras, ELTE de Budapest, consultora y conferencista,<sup>204</sup> y quien posee una dilatada trayectoria en temáticas de movilidad activa y promoción de la bicicleta, ha expuesto su visión en diversos medios nacionales y latinoamericanos, focalizando su atención y acción en aspectos normativos, de derechos y de cambio cultural, hacia la cultura del cuidado y convivencia vial.

Pero lo interesante de su visión es que se fundamenta en una estrategia consensuada de cambio sistémico, en un "Mapa de acción común", construido con el "método de innovación participativa del Doctor Alfredo del Valle", una suerte de brújula o agenda estratégica que permite tanto a la organización Bicultura como al movimiento ciclista ir detectando oportunidades y avanzando en pos de objetivos compartidos, y que en palabras de la propia fundadora:

"El Mapa de Acción es una herramienta de la Innovación Participativa que permite identificar de forma rápida y certera las transformaciones (innovaciones) que hay que implementar para producir la transformación deseada de un sistema social. Este "mapeo" de las líneas de acción y

---

<sup>199</sup> <https://cntvinfantil.cl/videos/amarilis-horta/>

<sup>200</sup> Martínez, P. (2010, junio 1). *Amarillis Horta Tricallotis: La bicultura es una corriente de liberación*.

Adaptado de una entrevista hecha por Patricia Martínez del ITESO – México. El Ciudadano.

<https://www.elciudadano.com/medio-ambiente/amarilis-horta-tricallotis-%E2%80%99Cla-bicultura-es-una-corriente-de-liberacion%E2%80%9D/06/01/>

<sup>201</sup> Las letras en negrita son de ellos.

<sup>202</sup> <https://www.bicultura.cl/bicultura/quienes-somos/>

<sup>203</sup> *Ibíd.*

<sup>204</sup> Según su perfil en X: (Ex Twitter) @amarilishorta

de las dimensiones del sistema a intervenir es realizado de forma participativa, por los actores relevantes del sistema, lo que le otorga tanto eficacia como legitimidad.”<sup>205</sup>

Y continúa, especificando que:

“La creación del mapa permite descubrir y visibilizar el estado del arte, qué hay y qué falta, quiénes son los responsables de implementar las líneas de acción identificadas. El hecho de participar de su construcción permite acceder a una visión sistémica del problema, a una comprensión y a una preparación para la acción que asegura la continuidad del proceso.”<sup>206</sup>

El mapa de Acción Común de la Cultura de la Bicicleta se crea/construye en un taller de parte de la programación del “Primer Festival Internacional de Bicultura de Santiago”<sup>207</sup>, impulsado por Amarilis Horta junto a Victor Hugo Romo con apoyo del Centro Cultural de España, que luego tuvo 5 versiones anuales con actividades diseñadas para distintos públicos y cuya finalidad fue “cambiar la negativa percepción que había en ese tiempo en Chile de la bicicleta, considerada transporte de pobres, de parias sin opción”.<sup>208</sup>

Con su Expo – Arte y Bicicleta en estación Metro Quinta Normal y Baquedano, Museo de Bellas Artes y sedes universitarias, su evento masivo de cierre en Parque Forestal “Parque de la Bicultura”, logró una articulación amplia e incidente, que puso de moda la bicicleta y prestigió al ciclista en Santiago.

Ese Mapa de Acción del 2006, que contó con la participación del invitado internacional Conbici<sup>209</sup> de España, continúa siendo la agenda estratégica de Bicultura y de forma consciente o inconsciente, trazando la ruta de la bicicleta y del ciclismo urbano en Chile. Desde esa fecha a esta parte, muchas, sino todas las líneas de acción identificadas se han puesto en marcha, impulsadas por los más diversos actores. Aquí algunos ejemplos:

- A-11 Implementación de CicloRecreoVías en todas las comunas del país
- D-1 Declarar la bicicleta vehículo de utilidad pública e interés nacional (Para la pandemia se logró, transitoriamente)
- D-4 Creación de sistemas de bicicletas públicas
- E-1 Estacionamientos seguros para bicicletas en estaciones de metro y ferrocarril
- E-2 Habilitación de transporte de bicicletas en vagones de metro y ferrocarril
- F-6 Estacionamientos seguros en instituciones y servicios públicos
- F-7 Estacionamientos seguros en centros educacionales
- F-8 Extensión a la bicicleta de la normativa sobre estacionamientos obligatorios para vehículos
- G-3 Creación de zonas con límite de velocidad de 20 y 30 km/h<sup>210</sup>

---

<sup>205</sup> Entrevista a Amarilis Horta realizada por el autor el 22 de Julio del 2024.

<sup>206</sup> *Ibíd.*

<sup>207</sup> <http://habitat.aq.upm.es/dubai/12/bp4420.html>

<sup>208</sup> Entrevista a Amarilis Horta realizada por el autor el 22 de Julio del 2024.

<sup>209</sup> <https://conbici.org/>

<sup>210</sup> Entrevista a Amarilis Horta realizada por el autor el 22 de Julio del 2024.

Una hoja de ruta que, se ha ido concretando con importantes avances siempre en pos del ciclismo, la bicicleta y la inclusión en la movilidad de la ciudad de todos los ciclos, convirtiendo a “Bicicultura” en un actor muy relevante, y que gracias a la presión de los movimientos ciclistas se ha alzado en un círculo virtuoso para los involucrados, allanando el camino de aquí a futuro.

Ley de convivencia vial, N° 21.088.<sup>211</sup>

Su participación en la elaboración, y concreción de la “ley de convivencia vial”<sup>212</sup>, ha sido su punto más fuerte en cuanto a dejar huella, dado que en palabras de la propia Amarilis Horta:

“La Ley de Convivencia Vial es lo más cercano a una ley de iniciativa ciudadana y fue facilitada por “Bicicultura”, que operó durante 8 años como entidad articuladora-impulsora de este gran proceso de reforma de la discriminadora y excluyente Ley de Tránsito chilena. Fue la ciudadanía quien detectó, identificó y visibilizó los graves problemas que ocasionaba a ciclistas una Ley de Tránsito, que establecía igualdad de exigencias y derechos entre vehículos motorizados y ciclos, a pesar de las diferencias objetivas existentes entre ambos.”<sup>213</sup>

La gran promesa de contar con una ley que integre a todos los actores del tránsito en la ciudad, aún hoy en día no se cumple y citando las palabras de la directora de “Bicicultura”:

“Podemos decir que la Ley 21.088 de Convivencia Vial, aún no ha sido implementada, partiendo por hacer que sus contenidos y reglamentos sean conocidos, asimilados, fiscalizados y adoptados por todos”<sup>214</sup>, el gran ausente, ha sido la educación, en todas sus formas y niveles.

Queremos finalizar este apartado con las impresiones que da para el sitio “Plataforma Urbana”, cuando dice: “La forma en que la gente se mueve, modela la ciudad, determina el modelo de ciudad que vivimos”.<sup>215</sup> Cuando habla de los ritmos de la ciudad y la conexión de las personas, de la ciudad más humana e integrada, de la “bicicleta como dispositivo democratizador” y “de cohesión social”.<sup>216</sup>

Lo anterior refuerza la idea a la que nos hemos ido acercando, cuando queremos fijar la radical importancia de que los movimientos sociales e instituciones como “Bicicultura” y su accionar van en directa y estrecha relación con conseguir una mejor ciudad, medioambientalmente, en la movilidad y tráfico, como en la convivencia como vimos en la última parte.

---

<sup>211</sup> Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (n.d.). *Ley 21.088 modifica la ley del tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte*. Gobierno de Chile. <https://bcn.cl/2fd8n>

<sup>212</sup> Congreso Nacional de Chile. (2018, mayo 10). *Ley N° 21.088 modifica la ley de tránsito e incorpora disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte*. <https://aldiachile.microjuris.com/2018/05/10/ley-no-21-088-modifica-la-ley-de-transito-e-incorpora-disposiciones-sobre-convivencia-de-los-distintos-medios-de-transporte>

<sup>213</sup> Entrevista a Amarilis Horta realizada por el autor el 22 de Julio del 2024.

<sup>214</sup> *Ibíd.*

<sup>215</sup> Plataformaurbana.cl disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=SxFIQkY3EB8>

<sup>216</sup> *Ibíd.*

La otra gran vitrina que nos muestra el mundo de la tracción humana es la revista “**Pedalea**”, a estas alturas una instancia sin la cual no se podría entender la difusión y la conservación del espacio ganado en cuanto a la movilidad activa, la promoción del uso de la bicicleta y lo que significa el ciclismo urbano en sus más diversas facetas, sólo por colocar un ejemplo: mostrando desde las bicicletas plegables, hasta las de carga, pasando por las pisteras y mtb’s, y es lo que veremos a continuación.

La “Revista Pedalea”<sup>217</sup> hace poco estuvo de cumpleaños<sup>218</sup>, y fue su aniversario N° 10, en el contexto del día mundial de la bicicleta, en el que su papel cobra vital importancia en mostrar al mundo del pedal, reforzando la idea de que el rol del ciclista solo va a ir creciendo cada vez más en Santiago en particular y Chile en general.

Para esa ocasión se organizó el “3er Encuentro Latinoamericano de Ciclismo Urbano”, en dónde por medio de mesas de discusión se hablaron temas referentes a la convocatoria,<sup>219</sup> y en dónde destacó las participaciones de la invitada, “Mapapo” Castillo de la cicletada de las niñas<sup>220</sup> exponiendo desde la perspectiva de género, y desde Argentina de la organización “Bicivilizados”<sup>221</sup> Adrián Sánchez, acerca de las infancias y personas “grandes”, como señalan los trasandinos a los de mayor edad.

En la página web de la revista señalan que:

“Somos una comunidad que reúne a diversos actores del ciclismo urbano. Editamos contenidos que ponen en valor los beneficios asociados al uso constante de la bicicleta, fomentamos su uso, educamos y promovemos iniciativas relacionadas con el desarrollo de la ciclocultura.”<sup>222</sup>

Su contenido es muy amplio y variado, cubren el amplio espectro de lo que es el ciclismo urbano, por medio de entrevistas, cuentan con una sección de podcast, además de otras secciones como: “Emprendecleta” en donde exponen las mejores ideas e iniciativas respecto a los proyectos de emprendedores, pequeños productores y negocios innovadores en relación al ciclismo.

En la sección “Mi primera bicicleta”, por medio de entrevistas conversan con personas que de un modo u otro están vinculadas al ciclismo, su historia personal y de vida, su conciencia respecto al tema de las dos ruedas, y como ha sido el tránsito por el camino de la vida. En tanto en la

---

<sup>217</sup> <https://revistapedalea.com/>

<sup>218</sup> Equipo Revista Pedalea. (2024, junio 2). *Hasta con cumpleaños feliz se realizó el 3er encuentro latinoamericano de ciclismo urbano*. Revista Pedalea. <https://revistapedalea.com/hasta-con-cumpleanos-feliz-se-realizo-el-3er-encuentro-latinoamericano-de-ciclismo-urbano/>

<sup>219</sup> Panel 1, “Proyectos y políticas públicas”: <https://www.youtube.com/watch?v=91ypS9DNSjA>  
Panel 2, “Organizaciones Latinoamericanas”: [https://www.youtube.com/watch?v=MMYt6S\\_Qnps](https://www.youtube.com/watch?v=MMYt6S_Qnps)  
Panel 3, “La revolución pendiente; bicicleta para infancias y adultos mayores”:  
<https://www.youtube.com/watch?v=7QOu9ALshZs>

<sup>220</sup> Castillo, M. P. (2023, junio 2). *María Paz Castillo, creadora en Chile de la “Cicletada de las niñas”*. Agenda de género – Experiencia UAH. Universidad Alberto Hurtado. <https://www.uahurtado.cl/experiencia-uah/maria-paz-castillo-creadora-en-chile-de-la-cicletada-de-las-ninas/>

<sup>221</sup> Bicivilizados.org

<sup>222</sup> Desde: <https://revistapedalea.com/>

sección: “Opinión”, invitan a expertos o entendidos en el tema de la movilidad, el ciclismo y la bicicleta, para discutir en torno a lo más importante que sucede en el último tiempo, a modo de editorial, se expone el estado de la materia.

En tanto en la sección: “Actualidad” se analizan las últimas noticias y tendencias, y finalmente en la sección: “Cultura” se aprehenden y se quieren rescatar desde las diversas formas del arte a partir de la bicicleta, a la literatura, fotografía, historia, ilustración, pintura, comics, ciencia ficción, relatos y facetas o recovecos del ser humano que estén en dos ruedas, o pensadas a partir de ellas.

El carácter de esta revista si bien ha ido variando con la tecnología y el paso de los años, conserva la valoración y el aprecio por el ciclismo como un estilo de vida, y se ha encargado de mostrarlo desde su primer número en Mayo del 2014<sup>223</sup> y en estos 10 años de existencia hasta hoy.<sup>224</sup>

Entre las iniciativas que ha llevado a cabo la revista, generalmente con otras instituciones y organismos, destacan por ejemplo el de un plan de “súper lunes” del 2015, que dio cuenta, visibilizó y llamó la atención respecto a que existen otras formas de movilidad, y entre ellas, el uso de la bicicleta.<sup>225</sup> En el 2019, hicieron una intervención urbana para llamar la atención acerca del crecimiento del 20% anual de ciclistas en las calles y abrogar por la convivencia de modos en las calles de la capital.<sup>226</sup>

“La relación entre la bicicleta y las personas, además de llevar dos siglos de historia, fomenta la interacción social y transmite un mensaje positivo para ciudades sostenibles. Nosotros llevamos cinco años de trabajo, con 61 ediciones, incentivando el uso de este medio de transporte y visibilizando a quienes han optado por él como una herramienta de cambio.” Sostuvo en esa ocasión Myriam Salazar, su directora.<sup>227</sup>

Durante el estallido social colaboró en llevar adelante una “Asamblea Ciclista”<sup>228</sup> en la que se discutió acerca de la movilidad y el uso de la bicicleta, enfocado en la infraestructura, educación y fiscalización, y que Víctor Hugo Romo, uno de los fundadores de “Bicicultura” destaca acá: “Históricamente nos cuesta reunirnos o poder aceptar y trabajar con opiniones disímiles, pero acá pudimos ver puntos de confluencia y espacios donde podemos avanzar juntos para que

---

<sup>223</sup> [https://issuu.com/revistapedalea/docs/revista\\_pedalea\\_\\_1](https://issuu.com/revistapedalea/docs/revista_pedalea__1)

<sup>224</sup> Raposo, M. (2024, mayo 26). *Diez años de Revista Pedalea: Celebrando una década de ciclismo urbano y mirando hacia el futuro*. Revista Pedalea. <https://revistapedalea.com/diez-anos-de-revista-pedalea-celebrando-una-decada-de-ciclismo-urbano-y-mirando-hacia-el-futuro/>

<sup>225</sup> Inostroza, D. (2015, marzo 9). *Intendencia y revista Pedalea lanzan campaña para contribuir a la descongestión de Santiago*. Periódico Publimetro. <https://www.publimetro.cl/cl/nacional/2015/03/09/intendencia-revista-pedalea-lanzan-campana-contribuir-descongestion-santiago.html>

<sup>226</sup> Redacción del periódico El Dinamo. (2019, junio 3). *Realizan gigantesca intervención humana para celebrar el día mundial de la bicicleta*. El Dinamo. <https://www.eldinamo.cl/pais/2019/06/03/video-realizan-gigantesca-intervencion-humana-para-celebrar-el-dia-mundial-de-la-bicicleta/>

<sup>227</sup> *ibíd.*

<sup>228</sup> Revista Pedalea. (2019, diciembre 5). *Asamblea ciclista: por una movilidad digna*. Revista Pedalea. <https://revistapedalea.com/asamblea-ciclista-por-una-movilidad-digna/>

todos los ciclos se puedan mover con dignidad y eso es un signo positivo que le debemos al estallido social”.<sup>229</sup>

Y como vemos todos estos elementos que se continúan exigiendo hasta el día de hoy como veremos más adelante, en donde lo rescatable es elaborar un sistema de fiscalización ciudadana, que permita a la comunidad generar sustento y apoyo en caso de infracciones y sanciones, teniendo en cuenta que el gasto en abogados y otros elementos es muchas veces cuantioso y por lo mismo se abandonan los casos, algo que conversamos con R.C.P. en la entrevista para esta tesis, algo pendiente hoy,<sup>230</sup> y cuyos registros sirvieran en una plataforma para observar la convivencia, como también inspectores incógnitos como se hace en otros países<sup>231</sup>, lo que a la vez constituiría data e información de víctimas, accidentes, infractores, y mapas de acción para todos los entes involucrados.

Otra de las iniciativas relevantes últimamente de la revista ha sido siempre la convivencia y el establecer lazos entre los actores del tráfico, por lo mismo destaca lo realizado con los “buses Vule”, primero apoyando la educación y formación en los colegios<sup>232</sup>, y en segunda instancia, demostrando el punto de vista del ciclista y del chofer del autobús, colocándose uno en el lugar del otro, y señalando los puntos ciegos y como se siente estar cerca de un bus en movimiento.<sup>233</sup>

### Educación:

En cualquier gobierno que se aprecie de tal se le denota cuando tiene una política en cuanto a la educación, lo mismo se da en el caso de la bicicleta, lo paradójico es que cruzando ambos temas, se observa una incompreensión y un déficit, tanto en la comprensión global como fenómeno urbano<sup>234</sup>, como en el educacional<sup>235</sup>, siendo que a todos o la gran mayoría de los consultados y visto lo referente en la web, nos dicen que lo primordial es la educación, “desde la más temprana y tierna edad”<sup>236</sup>.

Las organizaciones vinculadas a los ciclos, como los movimientos sociales la propugnan como uno de sus ejes principales, pero siendo un tema tan relevante y transversal, como sociedad estamos aún al debe. ¿Qué enfoque tomar?, ¿Cuáles medidas y pasos se deben seguir?, ¿Cómo incentivar e integrar la enseñanza de la legislación y uso de la bicicleta y el ciclismo?, en

---

<sup>229</sup> *ibíd.*

<sup>230</sup> Entrevista a David Gómez realizada por el autor el 19 de Julio del 2024

<sup>231</sup> “Asamblea ciclista: por una movilidad digna”...

<sup>232</sup> “Pedalea con Vule: La iniciativa que busca transformar las ciudades”. Por: Equipo Revista Pedalea. Abril 21 del 2023.

<https://revistapedalea.com/pedalea-con-vule-la-iniciativa-que-busca-transformar-las-ciudades/>

<sup>233</sup> “Más de 370 ciclistas fueron parte del 1er encuentro compartir para convivir”. 25 de Febrero del 2024. Nota.

<https://busesvule.cl/noticia/mas-de-370-ciclistas-fueron-parte-del-10mo-encuentro-compartir-para-convivir/>

<sup>234</sup> Salas, M.R.(2018).La bicicleta como modo de transporte que visibiliza el acceso desigual a la movilidad cotidiana: el caso de Santiago, Chile. Revista de Urbanismo, 39,1-26. Disponible en: <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.49157>

<sup>235</sup> [curriculumnacional.cl](http://curriculumnacional.cl) presenta pocas directrices o muy básicas en referencia a la bicicleta y la enseñanza, tomándola más bien como algo externo, para llegar e irse del colegio.

<sup>236</sup> Entrevista a vocero MFC realizada por el autor el 14 de Julio del 2024

este apartado trataremos de contestar a estas preguntas, que creemos son base para un cambio de mentalidad y así también de la sociedad desde sus bases.

Esencialmente el mayor problema para educar en torno a la bicicleta es la visión parcial que se tiene de ella, y del cómo moverse por la ciudad, cuando el foco debería estar puesto en que la bicicleta sirve de instrumento para apreciar lo urbano en toda su amplia complejidad.

Concebir y entender cómo moverse en términos generales, cuando por ejemplo se le quiere enseñar a un niño el tránsito y sus leyes, la simbología en letreros y carteles, teniendo en cuenta que el ciclismo es sólo un actor más del entramado metropolitano, y sirve como un eje formador de ciudadanos,<sup>237</sup> al fin de cuentas.

Por lo anterior creemos que una visión holística en cuanto a la enseñanza del ciclismo, en vistas de compartir la calle, es lo más certero como política pública, tanto como para la aplicación en los colegios, siguiendo el modo de confección de manual<sup>238</sup>, elaborándolo con las características específicas y particulares del lugar, y en vistas de lo que se quiera difundir.

Como señaló en el “3er Encuentro Latinoamericano de Ciclismo Urbano” Adrián Sánchez de la organización bicivilizados, se requiere al igual que en las ciudades, la intención y la voluntad de las autoridades y encargados, de reunir algunas bicicletas pequeñas, pintar algo semejante a calles y avenidas en el suelo del patio del colegio, y enseñar lo más básico y obvio, de cómo respetar al otro, ponerse en su lugar y facilitar el movimiento en ese símil de ciudad en miniatura. “Hasta cuando coinciden en las vueltas en torno a la cancha, con los corners del juego de fútbol, se está aprendiendo algo, la paciencia y el respeto por el otro.”<sup>239</sup>

### El tira y afloja, ¿dejar algo para ganar...?

Las organizaciones de la sociedad civil en su andar van siendo cooptadas, presionadas, intervenidas, sus participantes son atraídos por los gobiernos de turno o surgen roces como vimos en los Furiosos, la mantención del equilibrio muchas veces tenue siempre es un desafío, ni muy cerca para quemarse, ni muy lejos para congelarse, es esto lo que queremos analizar brevemente, y como eso creemos influyó en un cambio en la principal organización ciclista, y en la aparición de una nueva igual de relevante a nuestro entender, mas teniendo en vistas el relevo generacional natural de toda organización y sociedad.

---

237 Mendivelso Gualteros, J. E., & Valcárcel García, J. E. (2023). *El uso de la bicicleta como eje formador de ciudadanos* [Tesis de licenciatura, Universidad Pedagógica Nacional, Bogotá – Colombia]. <http://upnblib.pedagogica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12209/19195/El%20uso%20de%20la%20bicicleta%20como%20eje%20formador%20de%20ciudadanos.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

238 Huichaman Caravantes, A., & Leiva Salas, N. (2015). *Manual de ciclismo escolar: Una propuesta metodológica para su enseñanza y aprendizaje* [Tesis de profesor de educación física, deporte y recreación, Universidad Austral de Chile]. <http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2015/ffh899m/doc/ffh899m.pdf>

239 Panel 3, “La revolución pendiente; bicicleta para infancias y adultos mayores”: <https://www.youtube.com/watch?v=7QOu9ALshZs>

## Revolución pingüina 2006 – 2011.

El ascenso de las demandas sociales y por la educación gratuita, digna y de calidad<sup>240</sup>, un vínculo a modo de nudo gordiano, y es en este contexto en donde Furiosos es jalonado por la política, como a la vez las generaciones se hacen mayores y cambian sus intereses, o como es natural pierden el interés en los temas de la política contingente, al enfocarse más en sus trabajos, por lo que se da un relevo generacional progresivamente.

La modorra y el estancamiento que se vivían en Chile desde la reinstauración de la democracia, fue dispersado rápidamente, por medio de la conciencia de las nuevas generaciones de estudiantes universitarios y secundarios<sup>241</sup>, se comenzaron a transparentar las limitaciones del modelo de desarrollo económico de Chile, con un débil sistema de educación más bien enfocado en el beneficio de grandes grupos e intereses detrás de él, en vez de brindar lo que en principio señalaban otorgar delegados por el estado, en el ámbito privado.<sup>242</sup>

Durante los años en que se desarrolló este fenómeno, coincide la instauración del gobierno de Michelle Bachelet (aunque ya venía del gobierno anterior), con las protestas estudiantiles, la caótica implementación del Transantiago heredado de la administración anterior de Ricardo Lagos, y algunos temas de indecisión política o estrategia por parte de su coalición de gobierno.<sup>243</sup> Es en este contexto en el que comienzan a sonar las voces disonantes en cuanto a la repartición de la torta del desarrollo, y de cómo está constituida la política económica nacional, ya iniciada la década de los 2000:

“En cuanto a los últimos números que he podido consultar, ellos me cuentan que el PIB regional del 2000 fue de 3,8%, el del 2001 de 0,3% y el del 2002 de 0,5%. Todo esto acompañado de un “desempleo urbano abierto” que para esos mismos años se fijó en un 8,4%, un 8,4% y un 9,1% respectivamente. Ello en tanto que el desempleo sin más apellidos, si es que juntamos al rural con el urbano dentro de un mismo paquete, ascendía al 10,0%, al 9,8% y al 10,6%, en 2003, sin variaciones apreciables, fue del 10,5%”.<sup>244</sup>

Ya se puede lograr apreciar que el modelo económico chileno tendía a cierta estagnación, a lo que se sumaba las aspiraciones de amplias franjas de población de que ese desarrollo ni llevaba a progreso, ni se repartía equitativamente, como señala Grinor Rojo citando a French – Davis:

“Esta conclusión de French – Davis, que como digo es de 1999 y que se valen de los resultados de la encuesta CASEN de un año antes, no difiere de la que se puede obtener compulsando los

---

<sup>240</sup> Ramírez, F. (2016, mayo 16). *Revolución pingüina. 2006 – 2016: Las transformaciones en la escena educacional chilena*. Comunicaciones CIAE UdeChile. <https://uchile.cl/noticias/121706/2006-2016-las-transformaciones-en-la-escena-educacional-chilena>

<sup>241</sup> Muñoz, G. (2020, marzo 14). *Movimiento estudiantil: Revolución pingüina: ¿Por qué luchábamos y cómo nos organizábamos en el 2006 los secundarios?* La Izquierda Diario. <https://www.laizquierdadiario.cl/Revolucion-Pinguina-Por-que-luchabamos-y-como-nos-organizabamos-en-el-2006-los-secundarios>

<sup>242</sup> Smink, V. (2011, agosto 10). *Las razones de las protestas estudiantiles en Chile*. BBC Mundo, Cono Sur. [https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/08/110809\\_chile\\_estudiantes\\_2\\_vs](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/08/110809_chile_estudiantes_2_vs)

<sup>243</sup> Navia, P. (2007, noviembre-diciembre). *¿Qué le pasó a Bachelet?* Revista Nueva Sociedad, (212). <https://nuso.org/articulo/que-le-paso-a-bachelet/>

<sup>244</sup> Rojo, G. (2006). *Globalización e identidades nacionales y postnacionales... ¿de qué estamos hablando?* LOM Ediciones. Colección Escafandra. Primera edición, 2006, Santiago. Pág. 126.

resultados de esa misma encuesta para el año 2003: si en 1990 el quintil más pobre de la población de Chile se apropiaba el 4,1% del ingreso autónomo (esto es, el ingreso que excluye los subsidios que el estado les da a los más miserables o en dinero contante y sonante o en beneficios de educación y salud, y que es dinero que no debiera considerarse es esta estadística por cuanto no ha sido generado por la acción del trabajo sino por las colijunteces de los gobernantes actuales), en el año 2003 apropia el 3,9%, es decir, dos decimas menos (o puesto de otro modo, si en 1990 la distancia entre el veinte por ciento más rico y el veinte por ciento más pobre era de 13,2 veces, hoy es de 14,3).<sup>245</sup>

Para más abundamiento en cuanto a estas variables, cifras y números, están las opiniones expresadas por Marcel Claude, cuando señala que la distancia entre los ingresos más bajos y los más altos, se expresa en una diferencia desde 140 veces cuando estaba Pinochet, a las 220 veces con Ricardo Lagos, y hasta las 830 veces con el gobierno de Sebastián Piñera, en su primer periodo.<sup>246</sup>

Agregando que tanto la educación como la salud se han transformado en un mero nicho de negocio, cuando están dadas las condiciones de que los recursos que se explotan como el cobre, el litio y otros recursos renovables, podrían satisfacer esas demandas y necesidades de la coyuntura en curso.<sup>247</sup> Allí en aquel documental citado podemos apreciar el despegue de figuras emergentes que a posterior se transformarían en gobierno, como Camila Vallejos, Giorgio Jackson, entre otros, lo que nos habla de un claro cambio generacional en ciernes.

Igual cambio generacional que se gestó en Furiosos, y en el cual se debate entre cambios internos, separaciones y controversias, que como vimos delegó su directiva inicial, luego compartió espacio con “Arriba e la chancha”, y se desgajó en el movimiento “Happy Ciclistas”, en dónde se agregó la creación de la ya nombrada corporación “Bicicultura” de otra separación anterior del movimiento, y que continuó sus desavenencias con esta al crearse el CUCH (2006) e incluso hasta su disolución, en donde Furiosos bajo Cesar Garrido no veía con buenos ojos la pérdida de preeminencia a favor de los movimientos nuevos que se iban creando, sobre todo para la candidatura de Michelle Bachelet.

“Sin embargo, detrás de la conformación de este colectivo, existía un motivo más profundo de unión y que evidenció los conflictos de ego y de género que había al interior del movimiento de ciclistas urbanos de Santiago en ese momento.”...

“la formación del CUCH radicó en la “necesidad de protección de organizaciones nuevas, lideradas principalmente por mujeres, que necesitábamos apoyarnos en red porque teníamos un

---

<sup>245</sup> Ibíd. Pág. 127. Tomando datos de: French-Davis, R. (1999). *Entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad: Tres décadas de política económica en Chile*. Editorial Dolmen. (Citado en Rojo, G., 2006, p. 127).. Pp. 272 y 287.

<sup>246</sup> Del Campo, C., Muñoz, G., & Varela, E. (Directores). (2013, julio 14). *La primavera de Chile* [Documental]. Canal AnarkoTropicalismo. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=oeGjsPgDm-I>

<sup>247</sup> Ibíd.

enemigo común brutal que era Cesar Garrido líder de los Furiosos Ciclistas que nunca aceptó tener sombra de otros liderazgos.”<sup>248</sup>

Como podemos ver hasta acá, desde Furiosos se dio una formación de otros colectivos, sea en contra, desgajados o apadrinados por este, lo que progresivamente fue abriendo el abanico de las organizaciones e instituciones que reivindican la bicicleta, lo que permitió adherir a más personas, como también cambiar la perspectiva desde la protesta a la elaboración de propuestas, iniciativas y necesidades en torno a la movilidad, lo que coincidió con una ventana de oportunidad política dada por la coyuntura favorable, teniendo en cuenta que muchos participes del gobierno de Bachelet y ella misma llegando al gobierno, eran adeptos o cercanos al mundo ciclista, cosa que facilitó el avance de ciertas políticas públicas, iniciativas público – privadas y como vimos anteriormente el progresivo cambio en la legislación chilena.

### Implementación del Transantiago (2007)

Teniendo en cuenta que siendo uno de los proyectos insignes para modernizar y reconfigurar el transporte colectivo de pasajeros de superficie en la Región Metropolitana, sobre todo y comenzando por las áreas centrales de la capital, este proyecto al que se le conoció como TranSantiago, fue una idea traída desde un proyecto semejante en Colombia con el Transmilenio y de Curitiba en Brasil, cuya idea era ser parte del legado de la presidencia de ese entonces.

Hablamos del gobierno del Ex – Presidente Ricardo Lagos y de la idea de dejar un legado en diversas áreas de la sociedad, lo que se empezó a convertir en una obsesión, más teniendo en cuenta el carácter de estadista que comenzaba a darse para sí mismo, como por ejemplo logró dejar su firma en la nueva constitución remozada y publicada el 22 de Septiembre del 2005<sup>249</sup>, junto con otras reformas, que llegaban según analistas y politólogos bastante tarde.<sup>250</sup> Se le comenzó a llamar “Capitán Planeta”<sup>251</sup>, por sus iniciativas hacia el cuidado del planeta<sup>252</sup>, pero es más recordado por la creación del plan AUGE, el CAE y las carreteras concesionadas.<sup>253</sup>

---

<sup>248</sup> Leiva Cabrera, L. (2017). *Ciclismo urbano en Santiago y organizaciones de ciclistas* (Tesis para optar al grado de Licenciado en Comunicación Social y al título de Periodista). Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Pág. 66. Citando palabras de Amarilis Horta a quien entrevistó.

<sup>249</sup> Saenger Gianoni, F. (2022, 29 de noviembre). *Como se gestó la constitución de Ricardo Lagos*. Blog académico. Universidad Católica de la Santísima Concepción. <https://ucsc.cl/medios-ucsc/blogs-academicos/como-se-gesto-la-constitucion-de-ricardo-lagos/#:~:text=El%2022%20de%20septiembre%20de,Es%20la%20actual%20Constituci%C3%B3n>

<sup>250</sup> Moreno Soza, V. H. (2022, 4 de noviembre). *Mitos y verdades sobre las reformas constitucionales del 2005*. Historia Constituyente. UdeChile Noticias. <https://uchile.cl/noticias/192165/mitos-y-verdades-sobre-las-reformas-constitucionales-de-2005>

<sup>251</sup> Valderrama, A. (2019, 7 de octubre). *#CrisisHídrica. Ricardo Lagos y el hipócrita capitán planeta en #Bienvenidos13*. La Izquierda Diario. <https://www.laizquierdadiario.cl/Ricardo-Lagos-y-el-hipocrita-Capitan-Planeta-en-Bienvenidos13>

<sup>252</sup> González Isla, C. (2018, 22 de abril). *Ricardo Lagos Escobar, ex presidente de la república: “No se pone en riesgo la economía si se lucha contra el cambio climático”*. La Tercera. <https://www.latercera.com/tendencias/noticia/ricardo-lagos-escobar-expresidente-la-republica-no-se-pone-riesgo-la-economia-se-lucha-cambio-climatico/141148/>

<sup>253</sup> Bruna, R. (2017, 17 de abril). *Sobreviviendo a Ricardo Lagos: Chile antes y después del ex presidente*. El Soberano. <https://elsoberano.org/constitucion/sobreviviendo-a-ricardo-lagos-chile-antes-y-despues-del-ex-presidente/>

Enfocándonos en el proyecto Transantiago y su pésima elaboración previa, que recortó el número de buses, y no llevó a cabo las vías expresas<sup>254</sup> (o BRT). Nos preguntamos: ¿Cómo fue que la política pública les abrió el paso a los tecnócratas?, y podemos contestar en mirada retrospectiva que el ambiente político semi – cerrado, el favor u omisión de la prensa y cierto ego presidencial<sup>255</sup> gatillaron entre otros factores, la caída de esta política pública.<sup>256</sup> Se podría decir entonces que se juntaron dos malas coincidencias, la urgencia política y el uso o abuso de los datos técnicos por parte de los involucrados, que dada la integralidad de la puesta en marcha y su “big bang”<sup>257</sup> no tenía presupuestada ni fallas, ni una vuelta atrás.<sup>258</sup>

Esta política creemos dejó dos opciones, bajarse de la micro para subirse a la bicicleta, o bajarse de la micro para subirse al auto, como se venía dando consistentemente en el tiempo, pero como resultado, saturando las calles de la capital con más vehículos. El plan conocido como Transantiago, hoy Red, fue implementado bajo el gobierno siguiente de la ex presidenta Michelle Bachelet.

En este punto algunos opinan que el plan significó un aumento del número de usuarios de la bicicleta, versus otros, que ven esto más bien como una breve coyuntura, que no significó mayor variación, lo que sí se puede apreciar es que se debe velar siempre por la integralidad y globalidad al instalar un plan, incluyendo a todos los actores en la discusión, bajo una visión holística para la urbe.<sup>259</sup>

Para el vocero del MFC el Plan Metropolitano de Transporte y la posterior pandemia. Significó:

“Con respecto a la pregunta no manejamos datos o cifras, pero si efectivamente existieron estos dos hitos, lamentablemente, digo lamentable, decimos lamentable, estos dos hitos no fueron preparados por el gobierno, por los gobiernos de turno, y tampoco por la población, por lo tanto muchas persona que no se manejaba en el uso de la bicicleta en la ciudad, por un tema de cambio de recorridos, por la eliminación de recorridos en el caso del Transantiago, y adicional a eso el tema de la pandemia, echaron mano a las bicicletas y eso conlleva a que gente que no tenía conocimiento en moverse en el trafico, usando la bicicleta, como decían las noticias en las calles, y ahí vino este problema donde se está viendo al ciclista, donde el automovilista ve al ciclista como un enemigo.”<sup>260</sup>

Y ahonda en el tema explicando que:

---

<sup>254</sup> Ramírez, P., & Minay, S. (2007, 4 de noviembre). *El recorte que mató al Transantiago*. Ciper Chile. <https://www.ciperchile.cl/2007/11/04/el-recorte-que-mato-al-transantiago/>

<sup>255</sup> La Nación. (2004, 13 de mayo). *La advertencia de Lagos por Transantiago*. País, Santiago, Chile. Consultado el 23 de septiembre de 2023, en [www.lanacion.cl](http://www.lanacion.cl)

La Nación. (2005, 22 de octubre). *Primera etapa del plan Transantiago ya tiene la venia de Lagos*. País, Santiago, Chile. Consultado el 23 de septiembre de 2023, en [www.lanacion.cl](http://www.lanacion.cl)

<sup>256</sup> Olavarría Gambi, M. (Ed.). (2013). *¿Cómo se formulan las políticas públicas en Chile? Tomo 3, El Transantiago*. Editorial Universitaria (estudios). Primera edición, Santiago de Chile, 2013. Pág. 17 – 18.

<sup>257</sup> *Ibíd.* Pág. 76 – 77.

<sup>258</sup> *Óp. Cit.*

<sup>259</sup> Johnson, R. (2024, 19 de agosto). *Aquí hay 29 pasos para crear una ciudad amigable con las bicicletas*. Momentum Mag. <https://momentummag.com/steps-for-creating-a-bicycle-friendly-city/>

<sup>260</sup> Entrevista a vocero MFC realizada por el autor el 14 de Julio del 2024

“¿Por qué?, porque personas que no tienen conocimientos tan básicos como que el ciclista va pedaleando por el lado derecho, de que no debe utilizar las veredas, que no puede zigzaguear entre los vehículos, etc., que no tiene que, que no se recomienda que utilice pistas grandes como por ejemplo la Alameda, Nueva Providencia, Vitacura, etc.”<sup>261</sup>

Y a juicio de Ricardo Hurtubia y ante la pregunta: ¿A su juicio que significó Transantiago en relación al ciclismo?, nos responde:

“Tal vez en un principio como no funcionó en un principio el Transantiago, puede haber gatillado un aumento en el uso de la bicicleta, pero no creo que sea la principal causa, no creo que haya sido tan importante el aumento producto del Transantiago.”

Rescatando las cifras que nos han dado acerca del aumento de ciclistas en Santiago, tanto desde el MFC, como del experto consultado del CEDEUS, aunque con atenuantes, el ascenso del ciclismo, no lo freno el Transantiago, e incluso, teniendo presente lo que anteriormente establecimos, que a pesar y con el plan, de igual manera continuo el crecimiento que el mismo Hurtubia nos señala, por lo que si bien se puede decir que fue una política que afecto al crecimiento del uso de la bicicleta, funcionó a posterior como un acicate, dado que contenía políticas vinculadas a su incremento, más cuanto se vio su torpe puesta en marcha, debió como compensación dar mejores condiciones para el ciclismo urbano a la larga.

Si bien significó alteraciones y pérdida de espacio en un principio, se vio que la mejor operación, y las compensaciones para la ciudad (y para las regiones), crearon las condiciones base, para un progresivo mejoramiento de la movilidad activa, la peatonalización y pensar en un desarrollo más armónico, en dónde la institucionalidad si bien fue a desfase, se ve el objetivo al que apunta, como por ejemplo en la creación del GORE y el cargo de Gobernador de la Región Metropolitana. El “bing bang” del Transantiago y su integralidad para la operación, ha evolucionado por acción u omisión como un incentivo al perfeccionamiento de la urbe en su integralidad.

El resultado final es que la evolución del numero de ciclistas en las calles continuó acentuándose, sea por la influencia del Transantiago o a pesar del plan de transporte público capitalino, podríamos decir así que el plan de transporte metropolitano, aceleró tras de sí la preocupación y ocupación de los temas de movilidad activa pues, con el PTUS, entre otras cosas “promovía formas no motorizadas de transporte y recomendaba modernizar la institucionalidad pública del sector”<sup>262</sup>, además resalta esto, el hecho de que en el programa de gobierno de Ricardo Lagos, se quería entre otras cosas: “Adecuar los espacios públicos para hacer más atractivas y seguras las caminatas y facilitar el uso de la bicicleta”.<sup>263</sup> Obviamente lo anterior sin las organizaciones y movimientos ciclistas presionando, no hubiesen sido escuchadas, con su

---

<sup>261</sup> *Ibíd.*

<sup>262</sup> *Óp. Cit. pág. 67. Citando a Germán Correa: Correa Díaz, G. (2002, 12 de septiembre). Plan de transporte urbano de Santiago, 2010. Exposición presentada ante el Instituto de Ingenieros de Chile.*

<sup>263</sup> *Óp. Cit. Pág. 103.*

espacio ganado y con la razón de llevar adelante una ciudad más armónica para todos, sea en la calle o a través de la institucionalidad.<sup>264</sup>

### La pandemia por Covid 19, ¿una oportunidad desperdiciada o no?<sup>265</sup>

Siempre en retrospectiva las cosas se podrían haber hecho mucho mejor, pero este caso es peculiar, ya que la contingencia se presentaba a favor de la bicicleta, por medio del urbanismo táctico<sup>266</sup> se probaron elementos que en otras instancias hubiese sido difícil de aplicación, y finalmente como vehículo de utilidad pública, la bicicleta era un elemento altamente redituable en aquel contexto, que junto con políticas globales e integrales deberían empezar a ser de aplicación inclusive en los contratos de construcción y renovación urbanas.<sup>267</sup> Pero las lecciones que se obtuvieron son invaluable y quedan de enseñanza a futuro. ¿Cuáles fueron?, aquí las visualizaremos.

La pandemia resaltó los problemas del transporte urbano de Santiago, tanto el metro como los buses en superficie, batallaron en contra de lo masivo que desde un principio se probó el sistema. Lo anterior hizo ver con mayor claridad y nitidez que hace falta una multimodalidad, y es donde entra la ayuda de la bicicleta, que tornaría más resiliente a la urbe en diversos casos de contingencias.

El virus del Covid-19 también dio pie para que en el entramado alterado<sup>268</sup> de la ciudad se crearan opciones y se probaran posibilidades, ya que con un poco de pintura y algunos elementos inclusive reciclados, se puede hacer mucho, conquistando un espacio en la medida de un paso y avanzar a otro paso e ir reformulando, pudiendo corroborar in situ las mejores opciones que se tienen a la mano.

Por otra parte la aceleración de los vehículos durante la pandemia y en el desconfinamiento nos mostro que la arquitectura, el diseño y el modo en que se construyen las calles, puede posibilitar tanto como mermar la opción de tener una ciudad a escala humana, en donde se privilegie la

---

<sup>264</sup> “Nuevos movimientos sociales urbanos en la lucha por la inserción del transporte sustentable en Santiago de Chile: Estudio de caso de dos organizaciones”. Pág. 138 – 140.

<sup>265</sup> Hillmann, K. (2020, 21 de julio). *Sergio Baeriswyl Rada, arquitecto y urbanista: No tendremos una mejor oportunidad para recuperar el rol de peatones y ciclistas*. La Tercera. <https://www.latercera.com/nacional/noticia/sergio-baeriswyl-rada-arquitecto-y-urbanista-no-tendremos-una-mejor-oportunidad-para-recuperar-el-rol-de-peatones-y-ciclistas/BS2LAWQQNFCQ5BT5UJAWOZBATE/#>

<sup>266</sup> Cartillas de Investigación en Arquitectura. (n.d.). *Sobre el urbanismo táctico*. En *El urbanismo táctico para el derecho al espacio público*. Institución Universitaria, Colegio Mayor de Antioquia. [https://issuu.com/cartillasinvestigacion/docs/el\\_urbanismo\\_tactico\\_para\\_el\\_derecho\\_al\\_espacio\\_pu/s/18271110](https://issuu.com/cartillasinvestigacion/docs/el_urbanismo_tactico_para_el_derecho_al_espacio_pu/s/18271110)

<sup>267</sup> Sills, M. (2022, 10 de mayo). *Cantidad de vehículos, marginalización de ciclistas y deficiencia del transporte público: Actualidad y desafíos para mejorar las ciudades colapsadas*. El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/05/10/cantidad-de-vehiculos-marginalizacion-de-ciclistas-y-deficiencia-del-transporte-publico-actualidad-y-desafios-para-mejorar-las-ciudades-colapsadas/>

<sup>268</sup> Carrión Mena, F., & Cepeda, P. (2021, 14 de junio). *La ciudad se licúa*. El País. [https://elpais.com/elpais/2021/05/10/seres\\_urbanos/1620651723\\_714751.html](https://elpais.com/elpais/2021/05/10/seres_urbanos/1620651723_714751.html)

seguridad y no la rapidez de los vehículos a combustión, en palabras de Lake Sagaris del CEDEUS:

“Hay un tema que va más allá de la pandemia de distribución justa del espacio. Una persona en bicicleta es tan eficiente en el uso del espacio como un auto con cinco personas en el interior, como un bus con cuarenta pasajeros en su interior. Con menos personas el vehículo es menos eficiente en el uso del espacio.”<sup>269</sup>

Como hemos podido apreciar en este apartado, el periodo pandémico y post pandémico, fue una oportunidad en donde si bien en muchos aspectos se desperdició la oportunidad de lanzar iniciativas y espacios en torno a la movilidad sustentable, de todas formas las que se lograron avanzar fueron un gran ejemplo de que el urbanismo táctico<sup>270</sup> y las ventanas de oportunidad generan una vía de prueba de lo que el futuro podría decantar en pos de la bicicleta en particular.

### “Indepequeta”, desde el norte de Santiago.

La asociación cultural de ciclistas urbanos de la comuna de Independencia, más conocidos como “Indepequeta”, son ya una institución de renombre dentro de los colectivos ciclistas, llevan participando desde el 2012, y constituidos desde el 2014, su foco ha sido y sigue estando en la zona norte de Santiago, desde donde miran la realidad de la capital. Su presencia a estado con los otros colectivos como el MFC en la masa crítica N° 200<sup>271</sup>, con los cuales ha desarrollado diversas iniciativas, siendo parte integral de ellas, o apoyándolas.<sup>272</sup>

Su crecimiento y rol es fundamental en cuanto fenómeno local, territorial y de demandas zonales, pues explica como caso particular, la replicación de otros colectivos, movimientos o instituciones semejantes en otras partes de Santiago y en Chile. La particularidad de esta organización nace de la necesidad de proteger y conservar los barrios en la comuna de Independencia, ante la llegada de inmobiliarias que reemplazaban o alteraban la vida local, algo semejante a la “gentrificación”<sup>273</sup>, pero con características propias en Chile en general y en Santiago en particular, como es la densificación desmedida en altura, signo particular del mercado.<sup>274</sup>

---

<sup>269</sup> Fajardo, M., & Aparicio Ulloa, E. (2020, 6 de mayo). *Estallido social y pandemia propician que uso de la bicicleta comience a ganarle terreno al automóvil*. El Mostrador.

<https://www.elmostrador.cl/cultura/2020/05/06/estallido-social-y-pandemia-propician-que-uso-de-la-bicicleta-comience-a-ganarle-terreno-al-automovil/>

<sup>270</sup> ONU-Hábitat. (2021, 29 de junio). *Urbanismo táctico: Elemento clave en la recuperación post pandemia*. <https://onu-habitat.org/index.php/urbanismo-tactico-elemento-clave-en-la-recuperacion-post-pandemia>

<sup>271</sup> <https://indepequeta.cl/asociacion-de-ciclistas-urbanos-de-la-comuna-de-independencia/>

<sup>272</sup> Torres, D. (2018, 28 de mayo). *Celebre el día mundial de la bicicleta pedaleando por Santiago*. La Tercera. <https://finde.latercera.com/aire-libre/dia-mundial-de-la-bicicleta/>

<sup>273</sup> Kern, L. (2022). *La gentrificación es inevitable y otras mentiras* (M. G. Raidé, Trad.). Editorial Godot. 1ra Edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

<sup>274</sup> Carrión Mena, F. (2023, 5 de julio). *Urbicidío o el asesinato litúrgico de la ciudad*. El País – Sección Ciudades Sostenibles. <https://elpais.com/planeta-futuro/2023-07-06/urbicidío-o-el-asesinato-liturgico-de-la-ciudad.html>

Ante lo cual colocaron el foco en la recuperación patrimonial e histórica, poniendo en valor lugares, plazas, monumentos e iconos urbanos, de Independencia y de otras comunas adyacentes como Renca, de igual manera potenciaron su proyecto de bici – paseos patrimoniales, y han tocado también el tema de la recuperación de la memoria<sup>275</sup> y los derechos humanos, actos que también están haciendo otras organizaciones como “Ciclolumpen”<sup>276</sup>, que rememoraron hace poco a Sergio Tormen y Luis Guajardo, ciclistas detenidos y desaparecidos en dictadura<sup>277</sup>.

Han hecho campañas de plantación de árboles “biciforestación”<sup>278</sup> e incidido en las municipalidades para que la movilidad activa tenga más espacio, como el impulso a la ciclovía de la Chimba<sup>279</sup>, un proyecto emblemático para esta zona de Santiago.

Su nutrida agenda da cuenta de lo incisivo de su accionar, como también de que sus participantes se han involucrado en organizaciones superiores<sup>280</sup>, vinculadas al extranjero, como de igual manera, también han llegado a cargos de cierta relevancia en estas comunas de la zona norte, como también en otras comunas del gran Santiago, como por ejemplo la comuna de Santiago<sup>281</sup>.

Se puede apreciar con todo lo anterior que como un ejemplo de institución, “Indepeleta” nos entrega un termómetro de lo que sucede e interesa a las comunidades y a la sociedad civil, afincadas en un territorio, elevando sus requerimientos y necesidades a través de estas organizaciones a primero el nivel comunal, posteriormente regional y por último nacional, no solo con el foco puesto en la promoción de la bicicleta, sino que usándola como una herramienta y una muy buena excusa por la apropiación del espacio en donde viven, con la clara intención de llevarlos a una calidad de vida mejor.

### **El ciclismo, los movimientos sociales y el estallido.**

El denominado estallido social, o también conocido como revuelta a nivel nacional y en las embajadas de Chile, del 18 de Octubre del 2019<sup>282</sup> iniciada por las masivas evasiones de los estudiantes secundarios en el metro de Santiago, rápidamente se masificaron con una inusitada

---

<sup>275</sup> Espinosa, D. (2021, 10 de diciembre). *Ruta de los derechos humanos en Independencia: La iniciativa que visibiliza los lugares donde desaparecieron y torturaron a personas en dictadura*. Universidad de Chile. <https://uchile.cl/noticias/179786/la-iniciativa-que-visibiliza-sitios-de-memoria-y-ddhh-en-independencia>

<sup>276</sup> Equipo Ciclolumpen. (2024, 8 de julio). *Sergio Tormen – 50 años (Cicletada patrimonial y acto de memoria)*. Ciclolumpen. <https://ciclolumpen.cl/tormen/>

<sup>277</sup> Revista Pedalea. (2024, 22 de julio). *Ciclismo y memoria: La importancia de recordar a Sergio Tormen y Luis Guajardo*. <https://revistapedalea.com/ciclismo-y-memoria-la-importancia-de-recordar-a-sergio-tormen-y-luis-guajardo/>

<sup>278</sup> <https://indepeleta.cl/actividades/>

<sup>279</sup> OH Stgo. (n.d.). *Ciclovía de La Chimba: Una ruta cuidadora*. <https://ohstgo.cl/espacios/ciclovía-de-la-chimba-una-ruta-cuidadora/>

<sup>280</sup> Nuestro entrevistado de RCP David Gómez, participa además en la ONGBike, del cual es “Alcalde” o como señala le gusta mejor el nombre de “Embajador de la bicicleta”.

<sup>281</sup> Nuestro entrevistado como integrante de “Indepeleta”, Juan Carlos es Administrador Público de profesión, y trabaja en la Municipalidad de Santiago.

<sup>282</sup> Cooperativa.cl. (2019, 14 de octubre). *Secundarios protestaron contra el alza del metro con masiva manifestación*. <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/transportes/metro/secundarios-protestaron-contra-el-alza-del-metro-con-masiva-evasion/2019-10-14/201854.html>

rapidez, lo que para las organizaciones vinculadas al ciclismo significó una eclosión de lo que venían propugnando desde hacía décadas.

El lugar icónico para las celebraciones del deporte, como de otros eventos masivos nacionales, conmemoraciones, rememoración de hitos, etc. fue, es y seguirá siendo Plaza Italia, que dio paso con el correr de los días a ser el punto neurálgico de las manifestaciones y protestas, y a la que se le comenzó a llamar Plaza Dignidad, por la exigencia de un nuevo y buen trato para todos, y en reclamo por las numerosas injusticias de las que hemos hecho memoria al final del capítulo precedente.

Entre las muchas y variadas organizaciones, movimientos, colectivos o asociaciones, podemos nombrar a las que pronto se tornaron cabeza y acicate de las reclamaciones, estas son: “MFC”, “ArteBike”, “Pedaleros Zona Sur (PZS)”, “Revolución Ciclista Plurinacional”, “Pedaleras Antipatriarcas”, “FemiBike”, “Colectivo Bioenergía”, “Andes ONG Valparaíso – MFC Porteños”, “StgoNortePedalea”, “Bicicletandem” y “Revolución Ciclista Fem”<sup>283</sup>. Además de “Pedaleaxlacalle”, “Indepequeta”, “Muévete” “The Amazing Bike” y “Ñuñoando”. Como podemos apreciar la diversidad, y el amplio colorido desde dónde concurrían a manifestarse, era reflejo de la pluralidad de las visiones que daban forma al movimiento reivindicatorio del uso de la bicicleta y del activismo ciclista.

Una de los movimientos más destacados que permaneció hasta el día de hoy es Revolución Ciclista Plurinacional, que en su nombre recoge en primer lugar al estallido, en segundo al usuario y en tercer lugar a la diversidad tanto de las reivindicaciones, como de los sectores desde donde se hacían presentes, y literalmente llevando sus banderas hasta Plaza Italia – Dignidad<sup>284</sup>, demostrando a la ciudad y al país lo que se podría llegar a construir en lo variopinto de las demandas, que si bien pasaban por la bicicleta, llevaban en la sombra algo de inacabado, o sea, la participación ciudadana en la política nacional.

Una de las demandas que viene desde el auge del ciclismo urbano en 1995, es el aumento de las penas ante el atropello de un ciclista, que casi siempre es solo considerado como “cuasidelito de Homicidio”, en donde además se estima que el conductor con conducta irreprochable anterior, queda sólo con algunas pocas medidas cautelares, o sea, sin sanción y sin que esto figure en algún papel o institución, por lo que queda libre de culpa para continuar atropellando si quiere.<sup>285</sup>

Se puede apreciar el reclamo por un común urbano y los bienes comunes, en dónde la calle era sólo un eslabón más de entre muchos por los que se luchaba, figura en el corazón de la idea de octubre para los movimientos sociales ciclistas, y base de lo que quedó estampado en la Convención Constitucional a posterior, y que inclusive en el segundo proceso constitucional se

---

<sup>283</sup> Painequeo, C. (Director). (2020, 1 de noviembre). *Somos caleta – La revolución de los ciclistas* [Documental]. <https://www.youtube.com/watch?v=JyWN1Gj5gic>

<sup>284</sup> Tanto en la Entrevista a Juan Carlos (Indepequeta) realizada por el autor el 19 de Agosto del 2024 como en la entrevista a Nicolás (RCP) realizada por el autor el 2 de Julio del 2024 señalan que los grupos llevaban sus banderas, casi como en la serie “Games of Trones”, en palabras del primer entrevistado.

<sup>285</sup> “Regulación de la bicicleta como medio de transporte en la legislación chilena y en el derecho comparado”... Pág. 79. Y en la Entrevista a David Gómez realizada por el autor el 19 de Julio del 2024 quien refrenda esto hoy.

recoge casi íntegro lo que se desarrolló en cuanto a movilidad y transporte, señalando la importancia y normalización de los nuevos modos de circulación, como lo es la bicicleta<sup>286</sup>

Si bien se perdió una oportunidad de oro, lo anteriormente expresado da cuenta que las temáticas de transporte, movilidad activa y la sustentabilidad llegaron para quedarse, siendo elementos centrales de la vida de una ciudad, como de igual manera reflejo de la vida que queremos, del hábitat que nos damos como sociedad, la gestión y el mantenimiento como bien común de las calles, vías y caminos en donde somos ciudadanos.

### El ciclismo más allá del ciclismo.

Como corolario de todo lo anteriormente señalado, y la fuerza que ha cobrado el ciclismo, queremos finalizar la presente investigación analizando dos casos de que el ciclismo va más allá de él mismo, en el sentido de que alteran y enriquecen a la sociedad, la cuestionan e interpelan, tanto en sus problemas y limitaciones, como en sus potencialidades y la visión alterna de futuro que se pueden dar en el seno de las sociedades, como es en nuestro caso a nivel nacional.

Primero veremos la ruta a Lo Vásquez, que se ha ido transformando en uno de las salidas más icónicas dada la cercanía a Santiago<sup>287</sup> durante el día o la noche<sup>288</sup>, como masiva, cambiando su sentido original religioso con el pasar de los años.<sup>289</sup> Y segundo, nos enfocaremos en lo que sucede en el sur, en Puerto Montt<sup>290</sup> en dónde de la mano del Movimiento Lluviosos Ciclistas (M.L.L.C.)<sup>291</sup> Se ha impulsado desde una perspectiva turística, el cicloturismo<sup>292</sup>, una nueva forma de conocer Chile.

Ambas visiones nos dan cuenta de que el uso y la popularidad de la bicicleta y del ciclismo, va más allá de la ciudad confirmándonos la popularidad de este medio de locomoción. Y terminaremos analizando brevemente el mundo ciclista en torno a los talleres y ecosistema que se da en torno a la bicicleta, que junto con dar empleo, tiene una filosofía de vida aparejada consigo.

---

<sup>286</sup> Entrevista a Nicolás (RCP) realizada por el autor el 2 de Julio del 2024

<sup>287</sup> <https://www.bicineta.cl/pedaleo-lo-vasquez>

<sup>288</sup> <https://lafelicidadsepedalea.cl/7-consejos-para-disfrutar-la-ruta-nocturna-lo-vasquez/>

<sup>289</sup> EMOL. (2015, 8 de diciembre). *Alto número de ciclistas se integra a tradicional peregrinación a Lo Vásquez*. <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2015/12/08/762869/Unas-800-mil-personas-llegaran-a-Lo-Vasquez-y-ciclistas-se-suman-a-peregrinos.html>

<sup>290</sup> Municipalidad de Puerto Montt. (n.d.). *Cicloturismo se instaló como alternativa turística para el verano*. <https://www.puertomontt.cl/cicloturismo-se-instalo-como-alternativa-turistica-para-el-verano/>

<sup>291</sup> Ibarra, C. (n.d.). *Desafío Reloncavi: El arte de viajar en grupo*. Rueda al Sur. <https://www.ruedaalsur.cl/article/desafio-reloncavi-el-arte-de-viajar-en-grupo>

<sup>292</sup> El Calbuco. (n.d.). *70 ciclistas de todo el país recorrerán más de 200 kilómetros en el desafío Reloncavi 2024*. Nota a partir de noticia publicada originalmente en:

<https://www.salmonesaustral.cl/70-ciclistas-de-todo-el-pais-recorreran-mas-de-200-kilometros-en-el-desafio-reloncavi-2024/>

## 1.- Movimiento “Fabulosos Ciclistas Porteños”, (Ex Furiosos) Andes Chile ONG y los bicirefugios.

Es una señal de los tiempos en que vivimos que las tradiciones se vayan renovando, o se vayan alterando, quitándoles su origen primario, en este caso lo religioso de una peregrinación religiosa católica que se lleva a cabo todos los años. Pero que de un tiempo a esta parte, han empezado a ser los ciclistas los protagonistas, superando en número<sup>293</sup> a los que van a pie u otros medios hasta el recinto, llegando hasta Valparaíso, Viña del Mar y a los alrededores inclusive.

Las experiencias son muchas y variadas, se cuentan por montones, de personas que van por primera vez y de otros que ya son expertos de muchas idas, ambas se unen y crean una atmósfera mágica, de compartir la carretera en una travesía consigo mismo, o contra sí mismo, como lo recoge este testimonio de un ciclista:

“Y sí, algunas cosas son verdad. Hace frío si no tienes ropa adecuada, hay algunas subidas complicadas que te comen las piernas, te encuentras de frente con caballos y carretas que van sin luces, además de tener que esquivar peatones que se disfrazan de noche oscura para salir a peregrinar de madrugada, sobre todo en el tramo Lo Vásquez – Valparaíso.” Y continúa...

“La mayor parte del tiempo tienes que ir muy concentrado para evitar una cagada, chequeando cómo va tu cuerpo, cuánto líquido tienes que consumir y si realmente tienes ganas de otra barrita energética. Pero también es verdad que no es tan terrible como dicen. De hecho, todas son situaciones que pasan a otro plano cuando empiezas a darte cuenta que lo estás haciendo, que pedalear de noche por la carretera con la luna encima es una experiencia única y que la brisa, pese al frío, sigue despejándote los pensamientos en cada bofetón.”<sup>294</sup>

Allí en la amanecida con el cansancio y el sueño a cuestas, es donde la organización y el tejido de redes, da sustento a una iniciativa que permite a los pedaleros poder descansar, contar con baños y así poder emprender el retorno a la capital, de la mano de Andes Chile ONG, que también han sido precursores de dar espacio y empujar las políticas públicas para los ciclistas en Valparaíso<sup>295</sup>. Asociadas en un principio a los Furiosos, hoy “Fabulosos Ciclistas Porteños”, se crearon los bicirefugios desde el año 2017<sup>296</sup>, una iniciativa que une Valparaíso con Santiago, apoyando y sustentando una forma de turismo no tradicional.

---

<sup>293</sup> Cooperativa.cl. (2018, 8 de diciembre). *Disminución de peregrinos y un fuerte aumento de ciclistas marcan celebración de Lo Vásquez*. <https://cooperativa.cl/noticias/pais/region-de-valparaiso/disminucion-de-peregrinos-y-un-fuerte-aumento-de-ciclistas-marcan/2018-12-08/162005.html>

<sup>294</sup> Revista Pedalea. (2022, 16 de diciembre). *Lo Vásquez: El viaje más esperado por los ciclistas*. <https://revistapedalea.com/lo-vasquez-el-viaje-mas-esperado-por-los-ciclistas/>

<sup>295</sup> G5 Noticias. (2024, 4 de junio). *Municipio porteño avanza con proyecto Valparaíso ciclo amigable y plan maestro de ciclovías*. <https://g5noticias.cl/2024/06/04/municipio-porteno-avanza-con-proyecto-valparaiso-ciclo-amigable-y-plan-maestro-de-ciclovias/>

G5 Noticias. (2023, 2 de mayo). *Valparaíso ciclo amigable: La iniciativa que busca generar condiciones de movilidad segura para bicicletas y medios de transporte alternativos*. <https://g5noticias.cl/2023/05/02/valparaiso-ciclo-amigable-la-iniciativa-que-busca-generar-condiciones-de-movilidad-segura-para-bicicletas-y-medios-de-transporte-alternativos/>

<sup>296</sup> [https://andeschileong.cl/actividades/2017/refugio\\_ciclista\\_2017/](https://andeschileong.cl/actividades/2017/refugio_ciclista_2017/)

Según nos cuenta Daniela Aguayo coordinadora de MFCP, y parte también de Andes Chile ONG, entre otras iniciativas, llevan la “Escuela de Movilidad Itinerante” donde hacen formación ciudadana y educación entre otros lugares en los colegios, y jardines infantiles, además de los ya nombrados bicirefugios dónde recibieron a cerca de 1000 personas en 2018 por ejemplo, detectando la necesidad dado que las personas dormían en las calles, plazas y playas de Valparaíso, durante la noche y el día de la apertura de la carretera, con lugares para dormir, duchas y comedores habilitados.<sup>297</sup>

La labor que hacen estos voluntarios, que nos entregan como visión, la coordinación y dedicación, pueden regalar espacios de utilidad, que unen a las personas en torno al ciclismo y el uso de la bicicleta, a la filosofía presente en la camaradería de salidas y encuentros, conocer lugares y personas, se podría decir que la felicidad está en lo simple.

Además podríamos decir también que iniciativas de este tipo, hacen resaltar las necesidades vinculadas a la conexión entre Valparaíso y Santiago en este caso, como de igual manera la ruralidad en torno al camino, y la utilidad de alternativas como la bicicleta, teniendo en vistas que en otros lugares del mundo se saca mucho más y mejor provecho a vías semejantes a esta.<sup>298</sup>

## 2.- Movimiento Lluviosos Ciclistas (Ex Furiosos) Puerto Montt y el cicloturismo en el sur de Chile

En las diversas conversaciones en las entrevistas como también en asistencia a Foros, Ferias, cicletadas, ciclomarchas y otras instancias formales y no formales, he dado en cuenta que son muchas las personas que viajan haciendo turismo sobre su bicicleta, como acabamos de ver la más popular es lo Vásquez, pero cobra fuerza el cicloturismo, sobre todo cuando se tienen paisajes tan hermosos, como desafiantes para contemplar lo natural, con demandas ciudadanas que aportarían al desarrollo como la anhelada ciclo vía en la “Ruta 7”<sup>299</sup>, puerta de entrada a la carretera austral y a la Patagonia Chilena y Argentina.<sup>300</sup>

Puerto Montt aparece así como un destino ideal, que de la mano de la iniciativa de la municipalidad y organizaciones de la sociedad civil como Movimiento Lluviosos Ciclistas, reciben a los interesados en el tema, sobre todo en la ruta llamada “Desafío seno de Reloncavi”, que en su particularidad abre rutas que de otra manera no estarían disponibles durante el año, lo que permite conocer realidades ocultas, hermosas y diferentes, dando a conocer ese espacio a través del turismo sustentable y a pequeña escala, con personas que dan hospedaje, comida u otros elementos de soporte en el transcurso de la ruta.

---

<sup>297</sup> Entrevista a Daniela Aguayo (MFCP) realizada por el autor el 6 de Agosto del 2024

<sup>298</sup> Cabezas, D. (2020, 19 de octubre). *La autopista ciclista con paneles solares de Corea del Sur*. Cultura Ciclista. <https://ciclosfera.com/a/maravillas-ciclistas-la-autopista-ciclista-con-paneles-solares-de-corea-del-sur>

<sup>299</sup> Sills, M. (2022, 14 de junio). *Lluviosos ciclistas: Potenciando la convivencia vial en el inicio de la carretera austral*. El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/06/14/lluviosos-ciclistas-potenciando-la-convivencia-vial-en-el-inicio-de-la-carretera-austral/>

<sup>300</sup> Infobae – Tendencias. (2024, 22 de enero). *Cinco destinos imperdibles de América Latina para recorrer en bicicleta*. <https://www.infobae.com/tendencias/2024/01/23/cinco-destinos-imperdibles-de-america-latina-para-recorrer-en-bicicleta/>

En conversación con Juan Carlos de “Indepequeta”, surgió el tema del ciclismo y el turismo en la región de Los Lagos, y en especial en Puerto Montt donde él vivió por un tiempo, y las islas adyacentes en el radio “cercano”, teniendo en cuenta que es una ciudad – comuna grande y las distancias son mayores, cuenta por ejemplo la realidad que se vive en las zonas alejadas:

“No esa cuestión era un pescadero que te llevaba a remo, cruzaba ahí el Canal de Tenglo, y ahí conocí realidades que de aquí de Santiago no tenía idea, por ejemplo, en algún momento tuve que ir a una isla, que es la isla Mallen, y para la isla Mallen los barcos, que es como el subsidiado, tiene recorrido que es hacia el puerto, no hacia la isla, onda hay un barco en la mañana, que va de la isla a Angelmo, y después en la tarde que va de Angelmo a la isla, entonces pensado como el que viene de la isla llegue, haga sus trámites, compre sus cosas y se devuelva, y el trayecto son como 40 minutos, si igual es su pique, porque andan taca, taca, ta...”<sup>301</sup>

Y continúa explicando:

“Entonces yo me acuerdo que tenía que, íbamos a hacer una actividad que era por un lugar de turismo que quería promocionarse, y quería que fuéramos a hacer una actividad para que lo conocieran, porque se habían ganado un CERCOTEC, habían comprado bicicletas, quería hacerse conocido. Como nosotros movíamos gente, de repente alguien se entusiasmaba y empezaban ahí a ir mas seguido, y para poder hacer la ruta de prueba nosotros tenemos una metodología, para hacer actividades, hacemos la ruta de prueba, donde probamos esta cuestión, hacemos anotaciones, cachamos por donde conviene, por donde no, donde tenemos que poner ojo, también para que la gente vaya segura...”<sup>302</sup>

En ese momento dio en cuenta que:

“Al hacerla ruta de prueba no había como ir po, y tuvimos que contratar un barco pirata, cachai, tienen un número de un barco que tu llamai y te dice ya, teni que juntarme 5 personas y le cobro cuatro lucas a cada uno...”<sup>303</sup>

Y aclara:

“Claro. Como un Uber pirata pero de barco, y te dice ya, te espero en una isla media oscura, y a tal hora y llegai y te subis así con las weas rápido, y te llevan para allá, son realidades distintas, otras lógicas de ciudad.”<sup>304</sup>

Concluyendo:

“Entretenidísimo, pero ahí claro, la lógica del activismo es distinta porque la lógica de la ciudad es distinta...”<sup>305</sup>

---

<sup>301</sup> Entrevista a Juan Carlos (Indepequeta) realizada por el autor el 19 de Agosto del 2024 y refrendado durante la Entrevista a Ernesto Wensel (MLLC) realizada por el autor el 9 de Julio del 2024. Quien además es periodista para la Municipalidad de Puerto Montt en ese momento.

<sup>302</sup> *Ibíd.*

<sup>303</sup> *Ibíd.*

<sup>304</sup> *Ibíd.*

Lo anteriormente expresado, va en la línea de que el turismo debela realidades, como también permite una conexión con las personas que allí viven y sus necesidades particulares, y quieren integrarse de otra manera, y es en dónde el activismo cobra un giro, y a través de la excusa del uso de la bicicleta se inaugura o se establecen conexiones sobre todo humanas, de entendimiento y que constatan realidades diferentes, muchas veces complejas.

### 3.- El mundo de los talleres y el ecosistema ciclista.

Aparejado al ciclismo urbano y al mundo de la bicicleta, aparece inextricablemente unido a estas, el sostén de los talleres y locales que dan mantención y venden los repuestos necesarios para que las ruedas sigan girando, sean estas de bicicletas plegables, pisteras, mtb's, grável o cargos. En este breve apartado queremos dar un reconocimiento a todo un mundo y ecosistema, que emplea a una no despreciable fuerza de trabajo, semejante a nuestros ojos a lo que cumplen las energías renovables, alimentando un cambio de mentalidad y de la matriz energética.

El universo de tiendas ciclistas, talleres de bicicletas y ciclos, se calcula sólo en la Región Metropolitana en unos 700<sup>306</sup>, hoy esa cifra debe de haber sobrepasado los 1000, teniendo en cuenta el vertiginoso crecimiento del uso de la bicicleta en Santiago<sup>307</sup> en particular y en Chile en general. Su consolidación se puede observar al ir de la mano de la creación hace unos años de la "Escuela Latinoamericana de la Bicicleta" (ELAB)<sup>308</sup>, en donde se le enseña a los interesados tanto lo básico para los que se inician, como también lo más complejo dirigido a los más entendidos, y que quieran actualizar sus conocimientos en nuevas técnicas y tecnologías, generalmente dueños o trabajadores de talleres y tiendas.

El Mundo ciclista y el ecosistema en torno de la bicicleta cada vez se hacen más fuertes en el mundo y mueven una considerable cantidad de recursos actualmente, se estima que el tamaño del mercado de bicicletas alcance los 56,16 mil millones de dólares en 2024 y crezca a una tasa compuesta anual del 4,20% hasta alcanzar los 69 mil millones de dólares en el 2029.<sup>309</sup> Esto representa una competencia para lo que significa la industria del automóvil, lo que redundaría en un creciente cambio tanto en el uso de las calles como en la mentalidad misma detrás de esta.

Podemos apreciar que la bicicleta y el ciclismo conllevan todo un mundo que crea empleo y tiene detrás una filosofía de lo que puede llegar a ser una ciudad para sus habitantes, desde un punto de vista alterno. Develando realidades que pueden ser mejoradas, y que como ya lo hemos

---

<sup>305</sup> *Ibíd.*

<sup>306</sup> Bicicultura. (2017, 29 de septiembre). *Cinco talleres de bicicleta compiten en Santiago por el premio al mejor taller en concurso de Diario La Hora: Infórmate y vota aquí.* <https://www.bicicultura.cl/2017/09/29/cinco-talleres-de-bicicleta-compiten-en-santiago-por-el-premio-al-mejor-taller-en-concurso-de-diario-la-hora-informate-y-vota-aqui/>

<sup>307</sup> Andrade, M. (2024, 14 de agosto). *La ciudad al alcance de un pedaleo.* El País – Sección Ciudades Sostenibles. <https://elpais.com/chile/2024-08-14/la-ciudad-al-alcance-de-un-pedaleo.html>

<sup>308</sup> [ecueladelabicicleta.cl](http://ecueladelabicicleta.cl)

<sup>309</sup> Mordor Intelligence. (n.d.). *Análisis de participación del tamaño del mercado de bicicletas: Tendencias de crecimiento y pronósticos (2024 - 2029).* <https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/bicycle-market>

señalado anteriormente, la bicicleta se nos presenta como una muy buena excusa para alterar a mejor aquellas condiciones dadas.

Queremos terminar con un párrafo que creemos resume perfectamente el espíritu general que guió la confección de la presente tesis:

“La recuperación de las actividades y valores esenciales que incorporaron inicialmente las ciudades antiguas, sobre todo las de Grecia, constituye, por lo tanto, una condición primordial para el ulterior desarrollo de la ciudad en nuestra época. Nuestros complejos rituales de mecanización no pueden ocupar el lugar del diálogo humano, del teatro, del círculo vivo de compañeros y asociados, de la compañía de los amigos. Estos elementos apoyan el crecimiento y la reproducción de la cultura humana: es más, toda la compleja estructura pierde sentido, más aún, se vuelve activamente hostil a los objetivos de la vida.”<sup>310</sup>

---

<sup>310</sup> Mumford, L. (2014). *La ciudad en la historia: Sus orígenes, transformaciones y perspectivas* (2ª ed.). Pepitas de Calabaza Editorial. La Rioja, Logroño, España. Pág. 947.

## Conclusiones:

En el capítulo 1, titulado acercándonos al ciclismo urbano expusimos las visiones referentes que se tienen del fenómeno enfocado en la bicicleta, pudimos apreciar la de Marcelo Mardones que por un lado establece la popularidad que ha ido cobrando su uso, pasando desde su asociación a lo rural y pobre, como también de cierto renacer elitista, manifestando las características amplias y variables del mundo ciclista, pero que apelan a un derecho a la ciudad, a una reivindicación del barrio por su gente<sup>311</sup>. También la visión de Ricardo Hurtubia que analizando desde la academia y en calidad de ingeniero, da cuenta de la relevancia en el crecimiento del número de ciclistas en la ciudad de Santiago, cuyo ascenso se ha vuelto pronunciado en las últimas décadas, como también que los mal llamados “derechos” automovilistas ya no son tales,<sup>312</sup> pesando sobre sí mismos una creciente carga financiera.<sup>313</sup>

En el apartado que lleva por título “como y desde donde entender al fenómeno de los movimientos ciclistas”, constatamos el aterrizaje en Chile de un movimiento mundial de rescate de la bicicleta y el ciclismo urbano, propulsándolo como un movimiento ciclista de la mano de la primera organización en Chile, el Movimiento Furiosos Ciclistas, quienes tomaron el lugar que la política y la sociedad no hicieron, o sea reclamar la ciudad para otras formas de movilidad, e instalar de a poco que la ciudad puede y debe ser entendida para todos los actores que se mueven en ella.

En la discusión bibliográfica desplegamos el análisis del estado del arte, en torno a tres investigaciones enfocadas en el fenómeno de la bicicleta y el ciclismo urbano, la movilidad activa, las políticas públicas y la comunidad y el mundo tras de sí que trae aparejado.

La investigación “Las batallas de la bici” de James Lonhurst, nos colocó en el tránsito complejo y lleno de altibajos que ha tenido la bicicleta en su historia, en este caso enfocada en los E.E.U.U. pero que se asemeja por las características del contexto capitalista a nuestra realidad, enfocada en el auto y la carretera, como modelos de un desarrollo unívoco a seguir.

En cuanto a la investigación titulada “Streetfight: Handbook for an urban revolution” (Lucha callejera: manual para una revolución urbana) de Janette Sadik-Khan y Seth Solomonow, nos conectó con lo que las políticas públicas bien enfocadas, y con las personas adecuadas e involucradas realmente por la recuperación de las ciudades, puede llevarnos a cambiar y evolucionar<sup>314</sup>, teniendo el foco en el habitante y el hábitat.

---

<sup>311</sup> Mardones, M. (2022, 22 de diciembre). *Columna de Marcelo Mardones: Ciudad y crisis, una relación histórica*. CNN Chile. [https://www.cnnchile.com/opinion/columna-marcelo-morales-ciudad-crisis-relacion-historica\\_20221228/](https://www.cnnchile.com/opinion/columna-marcelo-morales-ciudad-crisis-relacion-historica_20221228/)

<sup>312</sup> Hurtubia, R. (2024, 25 de julio). *¿Qué cubre mi permiso de circulación?* Blog personal. <https://ricardohurtubia.wordpress.com/2024/07/25/que-cubre-mi-permiso-de-circulacion/>

<sup>313</sup> Rojas, M. (2024, 6 de abril). *Lo caro que está tener auto: Permiso de circulación, revisión técnica, SOAP y alzas en bencina*. El Desconcierto – Sección Tendencias. <https://eldesconcierto.cl/2024/04/06/lo-caro-que-esta-tener-auto-permiso-de-circulacion-revision-tecnica-soap-y-alzas-en-bencina>

<sup>314</sup> Ciclosfera. (2024, 6 de agosto). *La Guerrera: Luchar por la calle, Manual para una revolución urbana*. <https://ciclosfera.com/a/la-guerrera-luchar-por-la-calle-manual-para-una-revolucion-urbana>

Finalmente en la investigación que lleva por título “La revolución silenciosa. La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI” de Dani Cabezas, nos muestra que el mundo del ciclismo ha arribado para quedarse y expandirse cada vez más, de la mano de todo un ecosistema tanto social como económico que tiene a sus espaldas, y que nos muestra que la realidad puede ser alterada y cambiada a favor del ciudadano, sea este de a pie o de ciclos.

Las tres investigaciones seleccionadas, han venido a expresar la aparición sin vuelta atrás de un fenómeno global de cambio, una apreciación de que las ciudades tal como las hemos conocido deben y tienen que cambiar para sobrevivir de aquí a futuro. Su estancamiento, refleja de igual forma el estancamiento de una forma anquilosada de ver lo urbano solo en términos económicos, y no desde el largo plazo, teniendo en cuenta que la humanidad vive en un gran porcentaje en ambientes urbanos, y estos por obligación tenderán a cambiar o sufrirán de graves y recurrentes crisis.

Lo anterior se constata por los casos de París<sup>315</sup>, Londres<sup>316</sup> y Madrid<sup>317</sup>, que por medio de planes e inversión, no sólo para la bicicleta y desde hace tiempo, se acercan a lo que tienen los países nórdicos, y para nuestra sorpresa, lo que tiene Santiago en cuanto al ciclismo, por lo que se puede apreciar el enorme potencial que aún permanece dormido hasta hoy.<sup>318</sup> Cosa que también llevan replicando colectivos y movimientos en América Latina, destacando las potencialidades de la bicicleta para sus ciudades, como por ejemplo: Buenos Aires<sup>319</sup>, Ciudad de México<sup>320</sup> o Bogotá.<sup>321</sup>

Estimamos que la metodología y los objetivos estuvieron planteados acorde a los resultados a los que pensábamos íbamos a arribar. Siendo estos que los movimientos ciclistas, corresponden a un nuevo modo de reivindicación, acción y protesta callejera, por lo que entran en la clasificación de ser nuevos movimientos sociales, viendo su innovación y diferencia con respecto a los movimientos sociales tradicionales.

Pudimos establecer que su lucha por el espacio público y la idea del común urbano, esta enlazada con la recuperación de la ciudad para sus habitantes, para la escala humana y la apropiación ciudadana, con un doble foco, el activismo en las calles y la presión por medio de

---

<sup>315</sup> Godoy, J. M. (2024, 22 de julio). *Francia inauguró una ciclovia gigante que conecta todas las sedes olímpicas en París*. Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2024/07/22/francia-inauguro-una-ciclovia-gigante-que-conecta-todas-las-sedes-olimpicas-en-paris/?outputType=amp-type>

<sup>316</sup> Marqués, R. (2017, 15 de agosto). *Ciclismo en Londres: En transición*. Ciclosfera. <https://ciclosfera.com/a/ciclismo-londres-transicion>

<sup>317</sup> Delgado Giménez, A. (2020, 7 de diciembre). *Porque hay que rediseñar grandes ciudades como Madrid*. El Español. [https://www.elespanol.com/ciencia/medio-ambiente/20201207/redisenar-grandes-ciudades-madrid/540446633\\_0.html](https://www.elespanol.com/ciencia/medio-ambiente/20201207/redisenar-grandes-ciudades-madrid/540446633_0.html)

<sup>318</sup> Hurtubia, R. (2018, 13 de noviembre). *El potencial del ciclismo urbano en Santiago*. Revista Qué Pasa. <https://www.latercera.com/que-pasa/noticia/potencial-del-ciclismo-urbano-santiago/400075/?outputType=amp>

<sup>319</sup> Olavarría, G. (2014, 19 de abril). *La bici como un derecho*. Página/12. <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-244424-2014-04-19.html>

<sup>320</sup> La organización más representativa de México y con vínculos de surgimiento con Chile es: <https://bicitekas.org/>

<sup>321</sup> Eloff, H. (n.d.). *El arraigado amor de los colombianos por el ciclismo* (traducido por Google Translate). Noticias sobre ciclismo urbano. <https://discerningcyclist.com/cycling-colombia/>

organizaciones y movimientos ciclistas, que empujan a la política en términos generales, a la institucionalidad y a la política pública en particular en el horizonte de mejorar los espacios de movilidad, como lo incentiva por ejemplo el colectivo “Muévete”<sup>322</sup>, no sólo para los ciclistas, sino que para todos los actores implicados en lo urbano, pero con foco en los más débiles, peatones y ciclos.

Para finalmente corroborar que la calle y el espacio público concebido y reproducido de la ciudad, puede ser un bien común, entendiendo que sirve a una mayoría que se mueve por una vida más digna, sana y de calidad, llegamos a comprender que el foco en el automóvil, superó sus propios beneficios, y se convirtió en un mal, hasta para sí mismo, por lo que otras formas de movilidad e integración son necesarias para tener ciudades más resilientes de aquí en adelante.<sup>323</sup>

Analizamos en el segundo capítulo, la ciudad actual y sus determinantes históricos, la conformación de Santiago a través de su historia, que creímos necesario exponer, ya que nos aclara que la misión de los movimientos sociales y ciclistas no es fácil ni de un día para otro, ya que la formación de la ciudad de Santiago esta colmada de contradicciones, procesos acelerados de industrialización o desindustrialización, y en donde el estado ha sido actor principal, sea siendo neutral o activo, en cada opción ha impuesto una forma de ciudad, guiada por los intereses económicos, y la imagen que se quiere proyectar.

Primero con Benjamín Vicuña Mackenna hay una primera expulsión de la ciudad bárbara (aunque una primera se podría decir de los indígenas que habían antes de los españoles), para crear o recrear una ciudad europea, y una segunda gran expulsión bajo la dictadura de Pinochet, que reestructuro la ciudad, llevando a los pobres de la ciudad a la periferia, desarraigándolos de sus territorios y sus luchas, mezclándolos en sus destinos y desmovilizándolos a fuerza de amenazas por las armas.

La recuperación de la democracia no pudo avanzar en resarcir el daño, por la complejidad de la tarea o por la seducción de los poderes del mercado, que atrajeron al espectro político. Es allí donde se comienza el despliegue de una nueva generación que cuestiona las estructuras políticas y que coincide con el ascenso de los nuevos movimientos sociales (revolución pingüina 2006 al 2011 aproximadamente) y sus nuevas formas de expresión (bailes, performances y puestas en escena como nuevas formas de protesta). Como en lo específico el movimiento ciclista<sup>324</sup>, que no ajeno a la coyuntura se vio jalonado por la política, y desgajado de igual manera en el surgimiento de distintas organizaciones sean estas desprendidas, copiándola o instalándose a contramano de las prácticas de Furiosos Ciclistas, pero sea como sea, incentivaron de igual manera al ciclismo urbano.

---

<sup>322</sup> Kestler, C. R., & Rojas, R. (2023, 29 de marzo). *El ciclismo urbano en América Latina: Una ruta larga por recorrer*. Distintas Latitudes. <https://distintaslatitudes.net/explicadores/ciclismo-urbano-america-latina>

<sup>323</sup> Jengibre. (2024, 18 de junio). *Inseguridad y mejores ciclovías: Las dificultades y desafíos del ciclista en el Gran Santiago*. <https://www.elmostrador.cl/revista-jengibre/movilidad/2024/06/18/inseguridad-y-mejores-ciclovias-las-dificultades-y-desafios-del-ciclista-en-el-gran-santiago/>

<sup>324</sup> Retamal, L. (2011, 25 de octubre). *La bicicleta y el rol de los movimientos ciudadanos*. El Ciudadano. <https://www.elciudadano.com/organizacion-social/la-bicicleta-y-el-rol-de-los-movimientos-ciudadanos/10/25/>

Llegamos así a la sección Legislación, promoción y educación. Signo del reconocimiento de los nuevos tiempos, en donde explicamos que la ola ascendente del ciclismo, el tema de la bicicleta para la movilidad y el concepto de movilidad activa fueron copando de tal manera, tanto la tribuna de la calle y los medios, que el aparato público, y las políticas públicas debieron hacerse cargo de un asunto que las estaba desbordando con el pasar del tiempo que trata esta tesis.

Y el signo de reconocimiento de esto es la legislación<sup>325</sup>, la promoción y la educación como temas insalvables que la autoridad tuvo que hacerse cargo, y en donde tanto las personas<sup>326</sup> como las organizaciones vinculadas a la bicicleta insistían en ello.<sup>327</sup>

Como por ejemplo adaptando la ley de tránsito, creando el área de movilidad activa o pensando la ciudad para todos los ciclos, con un plan integral de ciclo vías para la ciudad de Santiago. Resaltamos el rol de los promotores y entidades que hacen de altavoz entre las organizaciones civiles y los movimientos, para con las autoridades, alumbrando el rol y el papel fundamental que ha tenido, tiene y tendrá la bicicleta, como por ejemplo en la pandemia. Y terminamos viendo que el eje central, destacado por todos es la educación, materia al debe en Chile.

También rescatamos que el ciclismo aparece yendo mucho más allá de sí mismo, permitiendo comprender transformaciones sociales como la peregrinación a Lo Vásquez o el cicloturismo en el sur de Chile, que solo confirma la importancia de las dos ruedas en nuestro país. Se suma a esto todo una economía y ecosistema en torno a la bicicleta, los talleres y la filosofía de vida que se esconde en ello.

Retornando a los movimientos ciclistas, y previo a la Convención Constitucional, pudimos ver el ascenso de nuevos actores a la palestra como son R.C.P. en vistas de un necesario recambio generacional, y de pensamiento más crítico, como práctico con respecto al poder, en esta y otras organizaciones del último periodo, que enfocaron su accionar a las reivindicaciones transversales de la sociedad, siendo la bicicleta una excusa y herramienta para cuestionar la continuidad del desarrollo tanto en Chile como en todo el mundo<sup>328</sup>, con un eje marcado en la revolución de los pingüinos en el 2006 y otra con el estallido social en 2019.

Y estas dejan ver que la pelea y lucha es tan urgente como antes, ya que a pesar de que el tema del ciclismo estuvo presente en ambos procesos constitucionales, lo cambiado fue poco, de manera débil y el camino permanece abierto para la bicicleta, el ciclista como actor político<sup>329</sup> y la

---

<sup>325</sup> <https://ciclolumpen.cl/normativa/>

<sup>326</sup> Pedalea. (2022, 3 de enero). *Lake Sagaris: El sistema más eficiente para movilizar el conocimiento es la participación ciudadana*. <https://revistapedalea.com/lake-sagaris-el-sistema-mas-eficiente-para-movilizar-el-conocimiento-es-la-participacion-ciudadana/>

<sup>327</sup> Labbe Yáñez, D. (2016, 24 de enero). *Daniela Suau, integrante del FMB5: Usar la bicicleta como medio de transporte en una decisión política*. El Ciudadano. <https://www.elciudadano.com/entrevistas/daniela-suau-integrante-del-fmb5-usar-la-bicicleta-como-medio-de-transporte-es-una-decision-politica/01/24/>

<sup>328</sup> Eloff, H. (2024, 7 de febrero). *Tendencias ciclistas en 2024: Cómo las bicicletas están cambiando la movilidad urbana* (traducido por Google Translate). Noticias sobre ciclismo urbano. <https://discerningcyclist.com/cycling-trends-2024/>

<sup>329</sup> Ciclolumpen. (2021, 23 de febrero). *Pedalear por la calle es un acto político*. <https://ciclolumpen.cl/pedalear-por-la-calle-es-un-acto-politico/> y BiciRed Colombia. (2021, 11 de agosto). *El ciclista como actor político*. <https://revistapedalea.com/el-ciclista-como-actor-politico>

movilidad activa en general, la reivindicación por el espacio público, por la justicia espacial y el hecho de tener una ciudadanía activa son más urgentes que nunca hoy en día.<sup>330</sup>

Queremos finalizar con esta frase que identifica mucho de lo que quisimos expresar en las conclusiones recién expuestas:

“La calle no es un monumento; para hablar *stricto sensu*, es sólo un vacío entre los edificios; un espacio de circulación para los peatones y los vehículos; y sin embargo, en muchos aspectos ella condensa la realidad de la ciudad y revela su atmósfera, su estilo, su ritmo, su encanto, sus sorpresas, y a veces sus defectos y sus bloqueos. Entender la calle es tal vez entender la razón misma del hecho urbano, del deseo de ciudad. Es por eso que la calle, que es la primera y más necesaria forma de la red urbana, es lo que debe volver como la cuestión última del espacio construido en la época de triunfo de las redes de todos tipos: la calle es el espacio por excelencia de circulación de cuerpos y nos obliga a volver a esta evidencia tan simple: la ciudad existe para los que la habitan; una idea de la cual muchos arquitectos, urbanistas o responsables políticos tendrían que acordarse.”<sup>331</sup>

---

<sup>330</sup> Borja, J. (2019, mayo). *Derecho a la ciudad, de la calle a la globalización*. Café de las Ciudades. <https://cafedelasciudades.com.ar/articulos/derecho-a-la-ciudad-de-la-calle-a-la-globalizacion/>

<sup>331</sup> Henaff, M. (2014). *La ciudad que viene* (1ª ed.). Lom Ediciones. (Traducción dirigida por Etienne Helmer). Primera edición. Santiago. 2014. (título original: “La ville qui vient”. Editions de L’Herne. 2014) pág. 84 – 85.

# Oda a la bicicleta

Iba  
por el camino  
crepitante:  
el sol se desgranaba  
como maíz ardiendo  
y era  
la tierra  
calurosa  
un infinito círculo  
con cielo arriba  
azul, deshabitado.

Pasaron  
junto a mí  
las bicicletas,  
los únicos  
insectos  
de aquel  
minuto  
seco del verano,  
sigilosas,  
veloces,  
transparentes:  
me parecieron  
sólo  
movimientos del aire.

Obreros y muchachas  
a las fábricas  
iban  
entregando  
los ojos  
al verano,  
las cabezas al cielo,  
sentados  
en los  
élitros  
de las vertiginosas  
bicicletas



Pablo  
Neruda

que silbaban  
cruzando  
puentes, rosales, zarza  
y mediodía.

Pensé en la tarde cuando  
los muchachos  
se laven,  
canten, coman, levanten  
una copa  
de vino  
en honor  
del amor  
y de la vida,  
y a la puerta  
esperando  
la bicicleta  
inmóvil  
porque

sólo  
de movimiento fue su alma  
y allí caída  
no es  
insecto transparente  
que recorre  
el verano,

sino  
esqueleto  
frío  
que sólo  
recupera  
un cuerpo enante  
con la urgencia  
y la luz,  
es decir,  
con  
la  
resurrección  
de cada día.



## Bibliografía

### Constitución:

**Organización de los Estados Americanos.** (2005). *Constitución política de la República de Chile: Capítulo I. Bases de la institucionalidad*. Santiago.

[https://www.oas.org/dil/esp/constitucion\\_chile.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/constitucion_chile.pdf)

### Clase magistral:

**Carlsson, C. (2016).** *Equidad social urbana* [Clase magistral]. En *Nowtopians*. Recuperado el 4 de marzo de 2024, de <https://ciclomecanicasuipacha.wordpress.com/2016/04/01/si-el-ciclismo-es-la-clave-que-nos-revela/>

### Documentos web y de trabajo:

**Chile Agenda 2030.** (n.d.). Iniciativa Ficha: 40.

<https://www.chileagenda2030.gob.cl/institucionalidad/iniciativaficha/40>

**Castellanos, J.** (2018, 6 de febrero). Teoría marxista. ¿La tecnología nos hará libres? Karl Marx y el fragmento sobre las máquinas. *La Izquierda Diario*. <https://www.laizquierdadiario.com/uy/La-tecnologia-nos-hara-libres-Karl-Marx-y-el-fragmento-sobre-las-maquinas>

**Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.** (2021). Defunciones de jóvenes por gran grupo de causa de muerte y causas específicas [Presentación]. Gobierno de Chile. [https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/11/Muerte\\_jovenes2018.pdf](https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/11/Muerte_jovenes2018.pdf)

**Gamble, J., & Debaes, N.** (2023). Ciclismo urbano. En V.V.E.E. (Ed.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Recuperado de <https://www.teseopress.com/terminosclaveparalosestudiosdemovilidadenamericalatina/chapter/ciclismo-urbano/>

**Heller, M.** The tragedy of the anticommons: Property in the transition from Marx to markets. University of Michigan. Available on line:

<https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/39430/wp40.pdf;jsessionid=E09532AC2FBF2441BB68B6B197E470AF?sequence=3>

**Hohmann, C.** (1993). La encrucijada del transporte urbano en Santiago. EURE.

<https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1087/189>

**Instituto Nacional de Estadísticas.** (2019, Junio). INE estimaciones y proyecciones, 2002 – 2035. Con base en el 2017. Totales regionales población urbana y rural. Síntesis de resultados (pág. 8). <https://www.ine.gob.cl/docs/default-source/proyecciones-de-poblacion/publicaciones-y->

[anuarios/base-2017/ine\\_estimaciones-y-proyecciones-2002-2035\\_base-2017\\_reg\\_%C3%A1rea\\_s%C3%ADntesis.pdf?sfvrsn=aaeb88e7\\_5](#)

**Marx, C.** (1982). Los debates de la VI Dieta Renana (artículo primero): Los debates sobre la libertad de prensa y la publicación de los debates de la dieta. En W. Roces (Trad.), *Escritos de juventud*. Fondo de Cultura Económica. Citado por: Domínguez Di Vincenzo, E. (2023). El joven Marx y la libertad: A propósito de los debates sobre la libertad de prensa. *Praxis Filosófica*, 57, e20512542. En: <https://doi.org/10.25100/pfilosofica.v0i57.12542>

**Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.** (2021). Estrategia nacional de movilidad sostenible. Santiago. <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2022/11/Documento-oficial-ENMS-2023-SECTRA.pdf>

**Ministerio del Medio Ambiente, Gobierno de Chile, & Dirección de estudios Sociales del Instituto de Sociología, Universidad Católica de Chile.** (2018). Resultados encuesta nacional de medioambiente 2018. <https://mma.gob.cl/wp-content/uploads/2018/02/Primeros-Resultados-Encuesta-Nacional-de-Medioambiente-2018.pdf>

**Mordor Intelligence.** (n.d.). Análisis de participación del tamaño del mercado de bicicletas: Tendencias de crecimiento y pronósticos (2024 - 2029). <https://www.mordorintelligence.com/es/industry-reports/bicycle-market>

**Universidad Alberto Hurtado.** (2014). Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012. Encuesta origen destino de viajes 2012 (Documento Difusión). Observatorio Social. <https://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3253>

**U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.** (1999). Literature review on vehicle travel speeds and pedestrian injuries (Final report). [https://nacto.org/docs/usdq/literature\\_review\\_on\\_vehicle\\_travel\\_speeds\\_leaf.pdf](https://nacto.org/docs/usdq/literature_review_on_vehicle_travel_speeds_leaf.pdf)

## Canción:

**Grondona, P. (1988).** *La circunvalación Américo Vespucio*. En *Cultura de vida 1988* (4:24). Sello Alerce.

## Cuenta pública:

**Boric Font, G. (2022, junio 1).** *Primera cuenta pública de S.E. el Presidente de la República* [Discurso]. Congreso Nacional. [https://s3.amazonaws.com/gobcl-prod/public\\_files/Campa%C3%B1as/Cuenta-P%C3%BAblica-2022/Discurso-Cuenta-Publica.pdf](https://s3.amazonaws.com/gobcl-prod/public_files/Campa%C3%B1as/Cuenta-P%C3%BAblica-2022/Discurso-Cuenta-Publica.pdf)

## Entrevistas:

**Amarilis Horta. (2022, junio 3).** *En el Día Mundial de la Bicicleta, conversamos con Amarilis Horta, de Bicicultura* [Entrevista radial]. En *La hora del Taco*. Universo.  
<https://universo.cl/actualidad/la-hora-del-taco-en-el-dia-mundial-de-la-bicicleta-conversamos-con-amarilis-horta-de-bicicultura/>

**Hurtubia, R. (n.d.).** *Desde el propósito: Ricardo Hurtubia*. Base Pública.  
<https://www.basepublica.cl/desde-el-proposito/ricardo-hurtubia/>

**Mardones, M. (2018, 18 de septiembre).** *En Chile, la bicicleta todavía está esperando su justo lugar dentro de las políticas públicas*. *La Dolce Bici*. <https://www.ladolcebici.cl/2018/09/18/en-chile-la-bicicleta-todavia-esta-esperando-su-justo-lugar-dentro-de-las-politicas-publicas/>

**Martínez, P. (2010, junio 1).** *Amarillis Horta Tricallotis: La bicicultura es una corriente de liberación*. Adaptado de una entrevista hecha por Patricia Martínez del ITESO – México. El Ciudadano. <https://www.elciudadano.com/medio-ambiente/amarilis-horta-tricallotis-%E2%80%99Cla-bicicultura-es-una-corriente-de-liberacion%E2%80%9D/06/01/>

## Libros, textos e investigaciones:

**Augé, M. (2009).** *Elogio de la bicicleta*. Editorial Gedisa.

**Cabezas, D. (2016).** *La revolución silenciosa: La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI*. Editorial de la Universitat Oberta de Catalunya.

**Casals Araya, M. (2010).** *El alba de una revolución: La izquierda y el proceso de construcción estratégica de la "vía chilena al socialismo" 1956–1970 (1ª ed.)*. Editorial LOM.

**Collier, S., & Sater, W. F. (1998).** *Historia de Chile: 1808–1994*. Cambridge University Press.

**Corbalán Marqués, L. (2001).** *Del anticapitalismo al neoliberalismo en Chile*. Editorial Sudamericana Chilena.

**De Ramón, A. (2007).** *Santiago de Chile: Historia de una sociedad urbana*. Editorial Catalonia.

**Del Pozo Artigas, J. (2023).** *Historia de Chile. La construcción de una sociedad desigual*. Editorial LOM.

**Engels, F. (1976).** *La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Júcar.

**French-Davis, R. (1999).** *Entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad: Tres décadas de política económica en Chile*. Editorial Dolmen.

**Fernandois Huerta, J. (2020).** *La democracia en Chile: Trayectoria de Sísifo*. Ediciones UC.

**Gómez L., J. C. (2004).** *La frontera de la democracia: El derecho de propiedad en Chile 1925–1973*. LOM Ediciones.

**Gutiérrez, E. M.** (2013). Ciudad, espacio y cotidianidad en el pensamiento de Henri Lefebvre. En La producción del espacio. Editorial Capitán Swing.

**Harvey, D.** (1998). La condición de la postmodernidad. Editorial Amorrortu.

**Harvey, D.** (2003). Espacios de esperanza. Editorial Akal.

**Harvey, D.** (2007). Urbanismo y desigualdad social. Editorial Siglo XXI.

**Henaff, M.** (2014). La ciudad que viene (1ª ed.). Lom Ediciones. (Traducción dirigida por Etienne Helmer). Primera edición. Santiago. 2014. (título original: "La ville qui vient". Editions de L'Herne. 2014)

**Kern, L.** (2022). La gentrificación es inevitable y otras mentiras (M. G. Raidé, Trad.). Editorial Godot. 1ra Edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

**Le Corbusier.** (1989). Principios de urbanismo [La carta de Atenas]. Editorial Ariel.

**Longhurst, J.** (2019). Las batallas de la bici. Katakarak Liburuak Editorial.

**Melucci, A.** (1996). Challenging codes: Collective action in the information age. Cambridge University Press.

**Melucci, A.** (1999). Acción colectiva, vida cotidiana y democracia. El Colegio de México.

**Marx, K.** (2001). El capital. Crítica de la economía política (3.ª ed., 2.ª reimpresión). Fondo de Cultura Económica. (Original publicado en 1867). Tomo I, Capítulo XXIV, "La llamada acumulación originaria"

**Martínez Lorea, I.** (2013). Prólogo a la edición en español de La producción del espacio (1974). En H. Lefebvre. Editorial Capitán Swing.

**Moulian, T.** (2002). Chile actual. Anatomía de un mito (3.ª ed., 30.ª reimp.). Editorial LOM. Santiago.

**Mumford, L.** (2014). La ciudad en la historia: Sus orígenes, transformaciones y perspectivas (2ª ed.). Pepitas de Calabaza Editorial. La Rioja, Logroño, España.

**Ramis, Á.** (2017). Bienes comunes y democracia: Crítica del individualismo posesivo. Editorial Lom.

**Peralta C., P.** (2007). Chile tiene fiesta: El origen del 18 de Septiembre (1810-1837). Editorial LOM.

**Pérez Contreras, A.** (2020). Clientelismo en Chile: Historia presente de una costumbre política (1992–2012). Universidad Alberto Hurtado Ediciones.

**Rojo, G.** (2006). Globalización e identidades nacionales y postnacionales... ¿de qué estamos hablando? LOM Ediciones. Colección Escafandra. Primera edición, 2006, Santiago.

**Sadik-Khan, J., & Solomonow, S.** (2017). *Streetfight: Handbook for an urban revolution* [Lucha callejera: manual para una revolución urbana]. Penguin Random House.

**Tarrow, S.** (2004). *El poder en movimiento: Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Alianza Editorial.

**Valdivia Ortiz de Zarate, V., Alvares Vallejos, R., & Donoso Fritz, K.** (2012). *La alcaldización de la política: Los municipios en la dictadura pinochetista*. LOM Ediciones.

**Vicuña Mackenna, B.** (1872). *La transformación de Santiago*. Imprenta de la Librería del Mercurio.

**Urrutia, C.** (1972). *Historia de las poblaciones callampas*. Quimantú. <https://libros.uchile.cl/1074>

**V.V.A.A.** (1989). *Constructores de ciudad: Nueve historias del primer concurso "Historia de las poblaciones"*. Sur Ediciones..

### Leyes y decretos:

**Chile.** (1983). *Ley N.º 18.290, Ley de tránsito*. Ministerio de Justicia. <https://bcn.cl/2fd62>

**Chile.** (2005). *Ley N.º 20.068 que introduce diversas modificaciones a la Ley N.º 18.290 en materia de tránsito terrestre*. <https://bcn.cl/3439d>

**Ley N.º 16.391. (n.d.).** *Biblioteca del Congreso Nacional*. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=28433>

**Decreto Ley N.º 25. (22 de Septiembre de 1973).** Determina cese de los alcaldes y regidores de las municipalidades del país. Ministerio del Interior. <https://bcn.cl/3cvsz>

**Decreto Ley N.º 2552. (1979).** Deroga el Decreto Ley N.º 1.088, de 1975, y transfiere al Ministerio de Vivienda y Urbanismo los programas de "viviendas sociales"; modifica el Decreto Ley N.º 1.519, de 1976; define las "viviendas de emergencia" y señala competencia de la Oficina Nacional de Emergencia del Ministerio del Interior. Biblioteca del Congreso Nacional. <https://bcn.cl/2kxez>

**Decreto N.º 420. (1979, 30 de noviembre).** Modifica plan intercomunal de Santiago y su ordenanza. Junta de Gobierno. <https://bcn.cl/2qa12>

**Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (n.d.).** *Ley 21.088 modifica la ley del tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte*. Gobierno de Chile. <https://bcn.cl/2fd8n>

**Congreso Nacional de Chile. (2018, mayo 10).** *Ley N.º 21.088 modifica la ley de tránsito e incorpora disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte*.

<https://aldiachile.microjuris.com/2018/05/10/ley-no-21-088-modifica-la-ley-de-transito-e-incorpora-disposiciones-sobre-convivencia-de-los-distintos-medios-de-transporte>

#### Noticias web:

**Andrade, M. (2024, 14 de agosto).** *La ciudad al alcance de un pedaleo.* El País – Sección Ciudades Sostenibles. <https://elpais.com/chile/2024-08-14/la-ciudad-al-alcance-de-un-pedaleo.html>

**Alías, M. (2019, October 27).** *Chile, el “jaguar” de América Latina sangra por los cuatro costados.* Vozpopuli. [https://www.vozpopuli.com/internacional/chile-jaguar-america-latina-protestas\\_0\\_1293771631.html](https://www.vozpopuli.com/internacional/chile-jaguar-america-latina-protestas_0_1293771631.html)

**BioBioChile. (2024, mayo 16).** *Tren Santiago-Melipilla: ¿Cuántas estaciones tendrá, cuánto tardarán los viajes y cuándo estará listo?* <https://www.biobiochile.cl/noticias/servicios/toma-nota/2024/05/16/tren-santiago-melipilla-cuantas-estaciones-tendra-cuanto-tardaran-los-viajes-y-cuando-estara-listo.shtml>

**Bruna, R. (2017, 17 de abril).** *Sobreviviendo a Ricardo Lagos: Chile antes y después del ex presidente.* El Soberano. <https://elsoberano.org/constitucion/sobreviviendo-a-ricardo-lagos-chile-antes-y-despues-del-ex-presidente/>

**Bicicultura. (2017, 29 de septiembre).** *Cinco talleres de bicicleta compiten en Santiago por el premio al mejor taller en concurso de Diario La Hora: Infórmate y vota aquí.* <https://www.bicicultura.cl/2017/09/29/cinco-talleres-de-bicicleta-compiten-en-santiago-por-el-premio-al-mejor-taller-en-concurso-de-diario-la-hora-informate-y-vota-aqui/>

**Cabezas, D. (2020, 19 de octubre).** *La autopista ciclista con paneles solares de Corea del Sur.* Cultura Ciclista. <https://ciclosfera.com/a/maravillas-ciclistas-la-autopista-ciclista-con-paneles-solares-de-corea-del-sur>

**Caracciolo, C. (2023, 24 de octubre).** *La ley Longueira representa para nosotros la guinda de la torta de la corrupción en Chile. Resumen.* <https://resumen.cl/articulos/cosme-caracciolo-la-ley-longueira-representa-para-nosotros-la-guinda-de-la-torta-de-la-corrupcion-en-chile>

**Carrión Mena, F. (2023, 5 de julio).** *Urbicidio o el asesinato litúrgico de la ciudad.* El País – Sección Ciudades Sostenibles. <https://elpais.com/planeta-futuro/2023-07-06/urbicidio-o-el-asesinato-liturgico-de-la-ciudad.html>

**Carrión Mena, F., & Cepeda, P. (2021, 14 de junio).** *La ciudad se licúa.* El País. [https://elpais.com/elpais/2021/05/10/seres\\_urbanos/1620651723\\_714751.html](https://elpais.com/elpais/2021/05/10/seres_urbanos/1620651723_714751.html)

**Celis Valderrama, N. (2021, marzo 21).** *El elogio de la bicicleta de Marc Augé.* Revista Pedalea, sección cultura. <https://revistapedalea.com/el-elogio-de-la-bicicleta-de-marc-auge/>

**CIPER Chile. (2009, 9 de abril).** El dossier del caso farmacias: Así se subieron los precios, según FASA. CIPER Chile. <https://www.ciperchile.cl/2009/04/09/el-dossier-del-caso-farmacias-asi-se-subieron-los-precios-segun-fasa/>

**Ciclosfera. (2024, 6 de agosto).** La Guerrera: Luchar por la calle, Manual para una revolución urbana. <https://ciclosfera.com/a/la-guerrera-luchar-por-la-calle-manual-para-una-revolucion-urbana>

**Ciclolumpen. (2021, 23 de febrero).** Pedalear por la calle es un acto político. <https://ciclolumpen.cl/pedalear-por-la-calle-es-un-acto-politico/>

**Colectivo Arriba de la Chancha. (2010, 10 de octubre).** Necesitamos que la gente se inspire y reflexione en torno a la movilidad urbana en bici. Creative Commons. <https://creativecommons.cl/2010/10/arriba-e-la-chancha-necesitamos-que-la-gente-se-inspire-y-reflexione-entorno-a-la-movilidad-urbana-en-bici/>

**Cooperativa. (2019, 9 de octubre).** Presidente Piñera: "Chile es un verdadero oasis en una América Latina convulsionada". Cooperativa. <https://cooperativa.cl/noticias/pais/sebastian-pinera/presidente-pinera-chile-es-un-verdadero-oasis-en-una-america-latina/2019-10-09/063956.html>

**Cooperativa.cl. (2018, 8 de diciembre).** Disminución de peregrinos y un fuerte aumento de ciclistas marcan celebración de Lo Vásquez. <https://cooperativa.cl/noticias/pais/region-de-valparaiso/disminucion-de-peregrinos-y-un-fuerte-aumento-de-ciclistas-marcan/2018-12-08/162005.html>

**Cooperativa.cl. (2019, 14 de octubre).** Secundarios protestaron contra el alza del metro con masiva manifestación. <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/transportes/metro/secundarios-protestaron-contr-a-el-alza-del-metro-con-masiva-evasion/2019-10-14/201854.html>

**Consejo de Defensa del Estado. (2023, 25 de septiembre).** Tribunal condena a Jaime Orpis a presidio efectivo por fraude al fisco y cohecho en caso Corpesca. Consejo de Defensa del Estado. <https://www.cde.cl/tribunal-condena-a-jaime-orpis-a-presidio-efectivo-fraude-al-fisco-y-cohecho-en-caso-corpesca/>

**Consejo de la Unión Europea. (2019, marzo 29).** La UE endurece los requisitos para la seguridad de los automóviles. Comunicado de prensa. <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2019/03/29/eu-beefs-up-requirements-for-car-safety/>

**Cociña Varas, C. (2008, 11 de mayo).** Proyecto Bicentenario: Plan maestro de ciclovías para la Región Metropolitana. Plataforma Urbana. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2008/05/11/proyecto-bocentenario-plan-maestro-de-ciclovias-para-la-region-metropolitana/>

**Coproch. (n.d.).** Ciclovías en Santiago crecerán un 49% en los próximos dos años. Coproch. <https://www.coproch.cl/ciclovias-en-santiago-creceran-un-49-en-los-proximos-dos-anos/>

**Dispara Mag. (2016, 13 de octubre).** *La bici sigue siendo algo revolucionario.* Laura Lruiz. <https://lauralruiz.com/2016/10/13/la-bici-sigue-siendo-algo-revolucionario/>

**Diario Financiero. (n.d.).** MOP adjudica concesión Orbital Sur Santiago a Intervial Chile por US\$1.000 millones. <https://www.df.cl/empresas/construccion/mop-adjudica-concesion-orbital-sur-santiago-a-intervial-chile-por-us>

**Desenfoque. (2023, 8 de febrero).** Importación de bicicletas a la baja: 62% menos que en 2021. Conadecus. <https://desenfoque.cl/2023/02/08/importacion-de-bicicletas-a-la-baja-62-menos-que-en-2021/>

**Delgado Giménez, A. (2020, 7 de diciembre).** Porque hay que rediseñar grandes ciudades como Madrid. El Español. [https://www.elespanol.com/ciencia/medio-ambiente/20201207/redisenar-grandes-ciudades-madrid/540446633\\_0.html](https://www.elespanol.com/ciencia/medio-ambiente/20201207/redisenar-grandes-ciudades-madrid/540446633_0.html)

**El Calbucano. (n.d.).** 70 ciclistas de todo el país recorrerán más de 200 kilómetros en el desafío Reloncavi 2024. Nota a partir de noticia publicada originalmente en: <https://www.salmonesaustral.cl/70-ciclistas-de-todo-el-pais-recorreran-mas-de-200-kilometros-en-el-desafio-reloncavi-2024/>

**El Ciudadano. (2016, 16 de junio).** Prohibido el paso: La investigación que demuestra que FF.AA. poseen la mitad de los bienes fiscales de Chile y que los venden en beneficio propio y de grandes grupos económicos. El Ciudadano. <https://www.elciudadano.com/actualidad/prohibido-el-paso-la-investigacion-que-demuestra-que-ffaa-poseen-la-mitad-de-los-bienes-fiscales-de-chile-y-que-los-venden-en-beneficio-propio-y-de-grandes-grupos-economicos/06/16/>

**El Dínamo. (2023, 28 de noviembre).** Colusión de los pollos: ¿quiénes serán recompensados y cuándo recibirán el dinero? El Dínamo. <https://www.eldinamo.cl/pais/2023/11/28/colusion-de-los-pollos-quienes-seran-recompensados-y-cuando-recibiran-el-dinero/>

**El Mostrador. (2023, 24 de octubre).** Pacogate: Piden hasta 24 años de cárcel para exgenerales de Carabineros por caso gastos reservados. El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2023/10/24/pacogate-piden-hasta-24-anos-de-carcel-para-exgenerales-de-carabineros-por-caso-gastos-reservados/>

**EMOL. (2015, 8 de diciembre).** Alto número de ciclistas se integra a tradicional peregrinación a Lo Vásquez. <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2015/12/08/762869/Unas-800-mil-personas-llegaran-a-Lo-Vasquez-y-ciclistas-se-suman-a-peregrinos.html>

**Equipo Ciclolumpen. (2024, 8 de julio).** Sergio Tormen – 50 años (Cicletada patrimonial y acto de memoria). Ciclolumpen. <https://ciclolumpen.cl/tormen/>

**Equipo digital. (2021, noviembre 16).** Menos automóvil, más caminata y bicicleta: Cómo fomentar la movilidad activa de las personas. Televisión de la Universidad de Concepción. <https://www.tvu.cl/la-comunidad-del-contenido/2021/11/16/menos-automovil-mas-caminata-y-bicicleta-como-fomentar-la-movilidad-activa-de-las-personas.html>

**Equipo Radio Francia Internacional. (2024, 12 de abril).** El uso de la bicicleta supera al del automóvil para moverse en París, afirma estudio. Radio Francia Internacional. <https://www.rfi.fr/es/francia/20240412-el-uso-de-la-bicicleta-supera-al-del-autom%C3%B3vil-para-moverse-en-par%C3%ADs-afirma-estudio>

**Equipo Revista Pedalea.** (2024, junio 2). Hasta con cumpleaños feliz se realizó el 3er encuentro latinoamericano de ciclismo urbano. Revista Pedalea. <https://revistapedalea.com/hasta-con-cumpleanos-feliz-se-realizo-el-3er-encuentro-latinoamericano-de-ciclismo-urbano/>

**Equipo Revista Pedalea.** (2024, 17 de junio). MFC: ¿Cuál es el estado del Movimiento Furiosos Ciclistas? Revista Pedalea. <https://revistapedalea.com/movimiento-furiosos-ciclistas-que-fue-lo-que-paso-esta-semana/>

**Eloff, H.** (2024, 7 de febrero). Tendencias ciclistas en 2024: Cómo las bicicletas están cambiando la movilidad urbana (traducido por Google Translate). Noticias sobre ciclismo urbano. <https://discerningcyclist.com/cycling-trends-2024/>

**Eloff, H.** (n.d.). El arraigado amor de los colombianos por el ciclismo (traducido por Google Translate). Noticias sobre ciclismo urbano. <https://discerningcyclist.com/cycling-colombia/>

**Espinosa, D.** (2021, 10 de diciembre). Ruta de los derechos humanos en Independencia: La iniciativa que visibiliza los lugares donde desaparecieron y torturaron a personas en dictadura. Universidad de Chile. <https://uchile.cl/noticias/179786/la-iniciativa-que-visibiliza-sitios-de-memoria-y-ddhh-en-independencia>

**Fajardo, M., & Aparicio Ulloa, E.** (2020, 6 de mayo). *Estallido social y pandemia propician que uso de la bicicleta comience a ganarle terreno al automóvil.* El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/cultura/2020/05/06/estallido-social-y-pandemia-propician-que-uso-de-la-bicicleta-comience-a-ganarle-terreno-al-automovil/>

**Ferreiròs, H.** (2012, September 17). *La masa crítica... ¡Somos el tráfico!* Ciclosfera. <https://ciclosfera.com/a/sin-prisa2-somos-el-trafico>

**Fiscalía Nacional Económica.** (n.d.). Corte Suprema condena a CMPC y SCA por colusión en el mercado del papel tissue. *Fiscalía Nacional Económica.* <https://www.fne.gob.cl/corte-suprema-condena-a-cmpc-y-sca-por-colusion-en-el-mercado-del-papel-tissue/>

**Gassier, D.** (2023, marzo 30). *¿Qué es un “commuter”?* Pedal y Viento. <https://pedalyviento.com/2023/03/30/que-es-un-commuter/>

**Gajardo, L.** (2022, 12 de octubre). *Manual para usar correctamente las ciclovías (y cuáles son las mejores y peores de Santiago).* La Tercera. <https://www.latercera.com/practico/noticia/manual-para-usar-correctamente-las-ciclovias-y-cuales-son-las-mejores-y-peores-de-santiago/IYE63H4KHRECTGACHXY6XNLLY4/#>

**Garcés, H.** (2020, February 27). *Democracia de baja intensidad.* Rebelión. <https://rebellion.org/democracia-de-baja-intensidad-2/>

**Gorz, A.** (2009, 31 de diciembre). *La ideología social del automóvil.* Letras Libres. <https://letraslibres.com/revista-espana/la-ideologia-social-del-automovil/>

**González Isla, C. (2018, 22 de abril).** *Ricardo Lagos Escobar, ex presidente de la república: "No se pone en riesgo la economía si se lucha contra el cambio climático"*. La Tercera. <https://www.latercera.com/tendencias/noticia/ricardo-lagos-escobar-expresidente-la-republica-no-se-pone-riesgo-la-economia-se-lucha-cambio-climatico/141148/>

**G5 Noticias. (2024, 4 de junio).** *Municipio porteno avanza con proyecto Valparaíso ciclo amigable y plan maestro de ciclovías.* <https://g5noticias.cl/2024/06/04/municipio-porteno-avanza-con-proyecto-valparaiso-ciclo-amigable-y-plan-maestro-de-ciclovias/>

**G5 Noticias. (2023, 2 de mayo).** *Valparaíso ciclo amigable: La iniciativa que busca generar condiciones de movilidad segura para bicicletas y medios de transporte alternativos.* <https://g5noticias.cl/2023/05/02/valparaiso-ciclo-amigable-la-iniciativa-que-busca-generar-condiciones-de-movilidad-segura-para-bicicletas-y-medios-de-transporte-alternativos/>

**Godoy, J. M. (2024, 22 de julio).** *Francia inauguró una ciclovía gigante que conecta todas las sedes olímpicas en París.* Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2024/07/22/francia-inauguro-una-ciclovía-gigante-que-conecta-todas-las-sedes-olimpicas-en-paris/?outputType=amp-type>

**Hillmann, K. (2020, 21 de julio).** *Sergio Baeriswyl Rada, arquitecto y urbanista: No tendremos una mejor oportunidad para recuperar el rol de peatones y ciclistas.* La Tercera. <https://www.latercera.com/nacional/noticia/sergio-baeriswyl-rada-arquitecto-y-urbanista-no-tendremos-una-mejor-oportunidad-para-recuperar-el-rol-de-peatones-y-ciclistas/BS2LAWQQNFCQ5BT5UJAWOZBATE/#>

**Hurtubia, R. (2024, 25 de julio).** *¿Qué cubre mi permiso de circulación?* Blog personal. <https://ricardohurtubia.wordpress.com/2024/07/25/que-cubre-mi-permiso-de-circulacion/>

**Hurtubia, R. (2018, 13 de noviembre).** *El potencial del ciclismo urbano en Santiago.* Revista Qué Pasa. <https://www.latercera.com/que-pasa/noticia/potencial-del-ciclismo-urbano-santiago/400075/?outputType=amp>

**Interferencia. (2023, 25 de septiembre).** *Director de la PDI renuncia tras anuncio de que será formalizado por filtrar información.* Interferencia. <https://interferencia.cl/articulos/director-de-la-pdi-renuncia-tras-anuncio-de-que-sera-formalizado-por-filtrar-informacion>

**Izquierdo, M. (2024, 22 de marzo).** *820 kilómetros construidos en 2035: así será la nueva red de ciclovías que conectará a 34 comunas del Gran Santiago.* The Clinic. <https://www.theclinic.cl/2024/03/22/plan-maestro-ciclovias-gran-santiago-gobierno-regional-rutas-bicicleta-820-kilometros/>

**Inostroza, D. (2015, marzo 9).** *Intendencia y revista Pedalea lanzan campaña para contribuir a la descongestión de Santiago.* Periódico Publimetro. <https://www.publimetro.cl/cl/nacional/2015/03/09/intendencia-revista-pedalea-lanzan-campana-contribuir-descongestion-santiago.html>

**Ibarra, C. (n.d.).** *Desafío Reloncavi: El arte de viajar en grupo.* Rueda al Sur. <https://www.ruedaalsur.cl/article/desafio-reloncavi-el-arte-de-viajar-en-grupo>

**Infobae – Tendencias. (2024, 22 de enero).** *Cinco destinos imperdibles de América Latina para recorrer en bicicleta.* <https://www.infobae.com/tendencias/2024/01/23/cinco-destinos-imperdibles-de-america-latina-para-recorrer-en-bicicleta/>

**Johnson, R. (2024, 19 de agosto).** *Aquí hay 29 pasos para crear una ciudad amigable con las bicicletas.* Momentum Mag. <https://momentummag.com/steps-for-creating-a-bicycle-friendly-city/>

**Jengibre. (2024, 18 de junio).** *Inseguridad y mejores ciclovías: Las dificultades y desafíos del ciclista en el Gran Santiago.* <https://www.elmostrador.cl/revista-jengibre/movilidad/2024/06/18/inseguridad-y-mejores-ciclovias-las-dificultades-y-desafios-del-ciclista-en-el-gran-santiago/>

**Kestler, C. R., & Rojas, R. (2023, 29 de marzo).** *El ciclismo urbano en América Latina: Una ruta larga por recorrer.* Distintas Latitudes. <https://distintaslatitudes.net/explicadores/ciclismo-urbano-america-latina>

**Kornbluh, P., & Schlotterbeck, M. (2010, November 23).** *Reagan y Pinochet: El momento en que Estados Unidos rompió con la dictadura.* CIPER Chile. <https://www.ciperchile.cl/2010/11/23/reagan-y-pinochet-el-momento-en-que-estados-unidos-rompio-con-la-dictadura/>

**La Tercera. (2023, 5 de octubre).** 2.282 millones: CDE demanda a condenados por caso MOP-Gate y exige el pago de multas 20 años después. *La Tercera.* <https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/2282-millones-cde-demanda-a-condenados-por-caso-mop-gate-y-exige-el-pago-de-multas-20-anos-despues/EBWVBCV4KBC5JJHD7YM7F32Q7U/#>

**La Nación. (2023, 24 de octubre).** Suprema confirmó condena de colusión contra 11 empresas de buses de La Araucanía: Multas superan los 900 millones. *La Nación.* <https://www.lanacion.cl/suprema-confirmando-condena-de-colusion-contra-11-empresas-de-buses-de-la-araucania-multas-superan-los-900-millones/>

**Lorca Guzmán, J. (2023, 2 de abril).** *Gobierno crea Unidad de Movilidad Activa y espera construir 800 kilómetros de ciclovías fuera de Santiago.* Diario La Tercera. <https://www.latercera.com/nacional/noticia/gobierno-crea-unidad-de-movilidad-activa-y-espera-construir-800-kilometros-de-ciclovias-fuera-de-santiago/EEGFE4QFCRHFJHEKWD2YJ62TE/#>

**Labbé Yáñez, D. (2015, December 27).** *Consumismo en Chile: La promesa triunfante de Pinochet.* El Ciudadano. <https://www.elciudadano.com/economia/consumismo-en-chile-la-promesa-triunfante-de-pinochet/12/27/>

**Lewin, Y. (2022, March 25).** *La verdadera política de los acuerdos.* Interferencia. <https://interferencia.cl/articulos/la-verdadera-politica-de-los-acuerdos>

**La Tercera. (2012, 19 de mayo).** *Los grupos detrás del fenómeno del ciclismo urbano.* <https://www.latercera.com/diario-impreso/los-grupos-detras-del-fenomeno-del-ciclismo-urbano/#>

**La Nación. (2004, 13 de mayo).** *La advertencia de Lagos por Transantiago.* País, Santiago, Chile. Consultado el 23 de septiembre de 2023, en [www.lanacion.cl](http://www.lanacion.cl)

**La Nación. (2005, 22 de octubre).** *Primera etapa del plan Transantiago ya tiene la venia de Lagos.* País, Santiago, Chile. Consultado el 23 de septiembre de 2023, en [www.lanacion.cl](http://www.lanacion.cl)

**Labbe Yáñez, D. (2016, 24 de enero).** *Daniela Suau, integrante del FMB5: Usar la bicicleta como medio de transporte en una decisión política.* El Ciudadano. <https://www.elciudadano.com/entrevistas/daniela-suau-integrante-del-fmb5-usar-la-bicicleta-como-medio-de-transporte-es-una-decision-politica/01/24/>

**Muñoz, G. (2020, marzo 14).** *Movimiento estudiantil: Revolución pingüina: ¿Por qué luchábamos y cómo nos organizábamos en el 2006 los secundarios?* La Izquierda Diario. <https://www.laizquierdadiario.cl/Revolucion-Pinguina-Por-que-luchabamos-y-como-nos-organizabamos-en-el-2006-los-secundarios>

**Moreno Soza, V. H. (2022, 4 de noviembre).** *Mitos y verdades sobre las reformas constitucionales del 2005.* Historia Constituyente. UdeChile Noticias. <https://uchile.cl/noticias/192165/mitos-y-verdades-sobre-las-reformas-constitucionales-de-2005>

**Municipalidad de Puerto Montt. (n.d.).** *Cicloturismo se instaló como alternativa turística para el verano.* <https://www.puertomontt.cl/cicloturismo-se-instalo-como-alternativa-turistica-para-el-verano/>

**Mardones, M. (2022, 22 de diciembre).** *Columna de Marcelo Mardones: Ciudad y crisis, una relación histórica.* CNN Chile. [https://www.cnnchile.com/opinion/columna-marcelo-morales-ciudad-tesis-relacion-historica\\_20221228/](https://www.cnnchile.com/opinion/columna-marcelo-morales-ciudad-tesis-relacion-historica_20221228/)

**Marqués, R. (2017, 15 de agosto).** *Ciclismo en Londres: En transición.* Ciclosfera. <https://ciclosfera.com/a/ciclismo-londres-transicion>

**Nicholas, K. (2022, 5 de junio).** *Las 12 mejores formas de sacar los autos de las ciudades.* The Conversation. Recuperado el 22 de mayo de 2024, de <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/06/05/las-12-mejores-formas-de-sacar-los-autos-de-las-ciudades/>

**Nota periodística. (2015, 16 de diciembre).** *La revolución silenciosa. Bicis de carga.* Recuperado el 10 de abril de 2024, de <https://bicisdecarga.com/la-revolucion-silenciosa-de-las-bicis-de-carga/>

**Navas, M. (2020, 29 de noviembre).** *Financial Bikes, el "Forum" de las bicicletas Premium.* Diario Financiero. <https://www.df.cl/df-mas/muevete/finacial-bikes-el-forum-de-las-bicicletas-premium>

**Nota. 25 de Febrero del 2024.** "Más de 370 ciclistas fueron parte del 1er encuentro compartir para convivir". <https://busesvule.cl/noticia/mas-de-370-ciclistas-fueron-parte-del-10mo-encuentro-compartir-para-convivir/>

**Olavarría, G. (2014, 19 de abril).** *La bici como un derecho*. Página/12. <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-244424-2014-04-19.html>

**OH Stgo. (n.d.).** *Ciclovía de La Chimba: Una ruta cuidadora*. <https://ohstgo.cl/espacios/ciclovía-de-la-chimba-una-ruta-cuidadora/>

**Practicante, P. (2020, 2 de enero).** *Cada año hay más ciclistas en Santiago, y cada año mueren menos de ellos*. Pauta. <https://www.pauta.cl/actualidad/2020/02/02/cada-ano-hay-mas-ciclistas-en-santiago-y-cada-ano-mueren-menos-de-ellos.html>

**Pinochet, A. (1988, May 1).** *Discurso del Primero de Mayo*. <https://elsoldeiquique.cl/los-1-de-mayo-y-los-trabajadores-segun-pinochet/>

**Publimetro Chile. (2014, June 4).** *La lluvia no detuvo a los Furiosos Ciclistas*. Publimetro. <https://www.publimetro.cl/cl/nacional/2014/06/04/fotos-lluvia-no-detuvo-furiosos-ciclistas.html>

**Palma González, E. (2023, November 24).** *De la democracia tutelada de 1980 al proyecto de constitución de 2023*. El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2023/11/24/de-la-democracia-tutelada-de-1980-al-proyecto-de-constitucion-de-2023/>

**Pedalea. (2022, 3 de enero).** *Lake Sagaris: El sistema más eficiente para movilizar el conocimiento es la participación ciudadana*. <https://revistapedalea.com/lake-sagaris-el-sistema-mas-eficiente-para-movilizar-el-conocimiento-es-la-participacion-ciudadana/>

**Robuste, F. (2022, 3 de junio).** *Las ciudades de las bicicletas: De masa crítica a estilo de vida*. *The Conversation*. <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/06/03/las-ciudades-de-las-bicicletas-de-masa-critica-a-estilo-de-vida/>

**Radio UChile. (2023, 25 de septiembre).** *Viejos rostros de la política volverán a tribunal en último juicio del caso Penta*. *Radio UChile*. <https://radio.uchile.cl/2023/09/25/viejos-rostros-de-la-politica-volveran-a-tribunal-en-ultimo-juicio-de-caso-penta/>

**Retamal, F. (2020, November 5).** *Cómprate un auto perico: Nissim Sharim y un spot clásico de la cultura pop chilena*. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/culto/2020/11/05/comprate-un-auto-perico-nissim-sharim-y-un-spot-clasico-delaculturapopchilena/#:~:text=El%20anuncio%2C%20producido%20por%20la,al%20no%20existir%20registro%20electoral%2D>.

**Roldán, P. N. (2017, March 17).** *División internacional del trabajo*. *Economipedia*. <https://economipedia.com/definiciones/division-internacional-del-trabajo.html>

**Raposo, M. (2024, mayo 26).** *Diez años de Revista Pedalea: Celebrando una década de ciclismo urbano y mirando hacia el futuro*. *Revista Pedalea*. <https://revistapedalea.com/diez-anos-de-revista-pedalea-celebrando-una-decada-de-ciclismo-urbano-y-mirando-hacia-el-futuro/>

**Redacción del periódico El Dinamo.** (2019, junio 3). *Realizan gigantesca intervención humana para celebrar el día mundial de la bicicleta*. El Dinamo.

<https://www.eldinamo.cl/pais/2019/06/03/video-realizan-gigantesca-intervencion-humana-para-celebrar-el-dia-mundial-de-la-bicicleta/>

**Revista Pedalea.** (2019, diciembre 5). *Asamblea ciclista: por una movilidad digna*. Revista

Pedalea. <https://revistapedalea.com/asamblea-ciclista-por-una-movilidad-digna/>

**Ramírez, F. (2016, mayo 16).** *Revolución pingüina. 2006 – 2016: Las transformaciones en la escena educacional chilena*. Comunicaciones CIAE UdeChile.

<https://uchile.cl/noticias/121706/2006-2016-las-transformaciones-en-la-escena-educacional-chilena>

**Ramírez, P., & Minay, S. (2007, 4 de noviembre).** *El recorte que mató al Transantiago*. Ciper

Chile. <https://www.ciperchile.cl/2007/11/04/el-recorte-que-mato-al-transantiago/>

**Revista Pedalea. (2024, 22 de julio).** *Ciclismo y memoria: La importancia de recordar a Sergio Tormen y Luis Guajardo*. <https://revistapedalea.com/ciclismo-y-memoria-la-importancia-de-recordar-a-sergio-tormen-y-luis-guajardo/>

<https://revistapedalea.com/ciclismo-y-memoria-la-importancia-de-recordar-a-sergio-tormen-y-luis-guajardo/>

**Revista Pedalea. (2022, 16 de diciembre).** *Lo Vásquez: El viaje más esperado por los ciclistas*.

<https://revistapedalea.com/lo-vasquez-el-viaje-mas-esperado-por-los-ciclistas/>

**Rojas, M. (2024, 6 de abril).** *Lo caro que está tener auto: Permiso de circulación, revisión técnica, SOAP y alzas en bencina*. El Desconcierto – Sección Tendencias.

<https://eldesconcierto.cl/2024/04/06/lo-carro-que-esta-tener-auto-permiso-de-circulacion-revision-tecnica-soap-y-alzas-en-bencina>

**Retamal, L. (2011, 25 de octubre).** *La bicicleta y el rol de los movimientos ciudadanos*. El

Ciudadano. <https://www.elciudadano.com/organizacion-social/la-bicicleta-y-el-rol-de-los-movimientos-ciudadanos/10/25/>

**Salas, M. P. (2014, 9 de enero).** *La bicicleta es una herramienta de transformación social*. El Definido.

[https://eldefinido.cl/actualidad/lideres/1650/Happy\\_Ciclistas\\_La\\_bicicleta\\_es\\_una\\_herramienta\\_de\\_transformacion\\_social/](https://eldefinido.cl/actualidad/lideres/1650/Happy_Ciclistas_La_bicicleta_es_una_herramienta_de_transformacion_social/)

**Salaberry, J. P. (2011, abril 28).** *El triunfo de las bicicletas*. Revista Que pasa.

<http://www.quepasa.cl/articulo/actualidad/2011/04/1-5629-9-el-triunfo-de-las-bicicletas.shtml/>

**Santiesteban, P. (2021, septiembre 16).** *El automóvil, ¿vehículo o arma mortal?*. Diario Lago

Ranco. <https://www.diariolagoranco.cl/noticia/opinion/2021/09/el-automovil-vehiculo-o-arma-mortal>

**Slowing, K. (2018, marzo 14).** *Cuando el auto se convierte en arma letal*. Prensa Libre.

<https://www.prensalibre.com/opinion/cuando-el-auto-se-convierte-en-arma-letal/>

**Smink, V. (2011, agosto 10).** *Las razones de las protestas estudiantiles en Chile.* BBC Mundo, Cono Sur. [https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/08/110809\\_chile\\_estudiantes\\_2\\_vs](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/08/110809_chile_estudiantes_2_vs)

**Saenger Gianoni, F. (2022, 29 de noviembre).** *Como se gestó la constitución de Ricardo Lagos.* Blog académico. Universidad Católica de la Santísima Concepción. <https://ucsc.cl/medios-ucsc/blogs-academicos/como-se-gesto-la-constitucion-de-ricardo-lagos/#:~:text=El%2022%20de%20septiembre%20de,Es%20la%20actual%20Constituci%C3%B3n>

**Sills, M. (2022, 10 de mayo).** *Cantidad de vehículos, marginalización de ciclistas y deficiencia del transporte público: Actualidad y desafíos para mejorar las ciudades colapsadas.* El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/05/10/cantidad-de-vehiculos-marginalizacion-de-ciclistas-y-deficiencia-del-transporte-publico-actualidad-y-desafios-para-mejorar-las-ciudades-colapsadas/>

**Sills, M. (2022, 14 de junio).** *Lluviosos ciclistas: Potenciando la convivencia vial en el inicio de la carretera austral.* El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/06/14/lluviosos-ciclistas-potenciando-la-convivencia-vial-en-el-inicio-de-la-carretera-austral/>

**The Clinic. (2019, 20 de agosto).** *Milicogate: La historia de la investigación publicada por The Clinic que noqueó al ejército.* *The Clinic.* <https://www.theclinic.cl/2019/08/20/milicogate-la-historia-de-la-investigacion-publicada-por-the-clinic-que-noqueo-al-ejercito/>

**Torres, J. (2022, September 1).** *Por qué a Chile se le llama “democracia tutelada” y qué tiene que ver con el plebiscito constitucional.* AFP. <https://actualidad.rt.com/actualidad/440313-chile-democracia-tutelada-plebiscito-constitucional>

**Trajtemberg, K. (n.d.).** *¿Jaguares de la pobreza?* Escuela de Comunicaciones y Periodismo, Universidad Adolfo Ibáñez. <https://noticias.uai.cl/columna/jaguares-de-la-pobreza/>

**Torres, D. (2018, 28 de mayo).** *Celebre el día mundial de la bicicleta pedaleando por Santiago.* La Tercera. <https://finde.latercera.com/aire-libre/dia-mundial-de-la-bicicleta/>

**Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. (n.d.).** *Corte Suprema confirma sentencia del TDLC que condenó a una asociación gremial de buses de la Séptima Región.* *Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.* <https://www.tdlc.cl/corte-suprema-confirma-sentencia-del-tdlc-que-condeno-a-una-asociacion-gremial-de-buses-de-la-septima-region/>

**Universidad de Chile. (2023, julio 5).** *Desafíos y oportunidades para el uso de los ciclos en la ciudad.* Comunicaciones FAU / Departamento de Urbanismo. <https://uchile.cl/noticias/206806/desafios-y-oportunidades-para-el-uso-de-los-ciclos-en-la-ciudad>

**Vergara Perucich, F. (2022, junio 11).** *Bicicletas y nuevo ethos de movilidad urbana.* El Mostrador. <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2022/06/11/bicicletas-y-nuevo-ethos-de-movilidad-urbana/>

**Vacas, C. (2023, September 8).** *50 años del golpe de estado en Chile: ¿Cómo y por qué sucedió?* National Geographic Historia. [https://historia.nationalgeographic.com.es/a/50-anos-golpe-estado-chile-como-y-por-que-sucedio\\_20159](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/50-anos-golpe-estado-chile-como-y-por-que-sucedio_20159)

**Valderrama, A. (2019, 7 de octubre).** *#CrisisHídrica. Ricardo Lagos y el hipócrita capitán planeta en #Bienvenidos13.* La Izquierda Diario. <https://www.laizquierdadiario.cl/Ricardo-Lagos-y-el-hipocrita-Capitan-Planeta-en-Bienvenidos13>

Sitios web:

[https://andeschileong.cl/actividades/2017/refugio\\_ciclista\\_2017/](https://andeschileong.cl/actividades/2017/refugio_ciclista_2017/)

<https://bicitekas.org/>

<https://bicivilizados.org>

<https://ciclolumpen.cl/normativa/>

<https://conbici.org/>

<https://curriculumnacional.cl>

<https://www.bicicultura.cl/bicicultura/que-es-la-bicicultura/>

<https://www.bicicultura.cl/bicicultura/quienes-somos/>

<https://www.bicineta.cl/pedaleo-lo-vasquez>

<https://lafelicidadsepedalea.cl/7-consejos-para-disfrutar-la-ruta-nocturna-lo-vasquez/>

<https://www.furiosos.cl/>

<https://nic.cl/registry/Whois.do?d=furiosos.cl>

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

<https://indepeclea.cl/asociacion-de-ciclistas-urbanos-de-la-comuna-de-independencia/>

<https://indepeclea.cl/actividades/>

<https://revistapedalea.com/>

<https://www.ine.gob.cl/>

<http://habitat.aq.upm.es/dubai/12/bp4420.html>

cntvinfantil.cl

ecueladelabicicleta.cl

## Poemas u odas:

**Neruda, P. (1956).** *Oda a la bicicleta*. En *Tercer libro de las odas*. Fundación Pablo Neruda.  
<https://fundacionneruda.org/>

## Presentaciones:

**Castillo, S. (2012).** ¿Cuál era la visión global del Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna? En: Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI. Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna – DIBAM.

**Correa Díaz, G. (2002, 12 de septiembre).** Plan de transporte urbano de Santiago, 2010. Exposición presentada ante el Instituto de Ingenieros de Chile.

**Grez Toso, S. (2012).** ¿Cuál era la visión global del Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna? En: Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI. Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna – DIBAM.

**Pavés, M. I. (2014).** Mesa 2. Santiago y su entorno geográfico, ¿conflicto o beneficio? En V.V.A.A. II Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI (pp. 52-53). Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna – DIBAM.

**Rodríguez V., H. (2012).** ¿Cuál era la visión global del Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna? En: Seminario Santiago, desde la ciudad de Benjamín Vicuña Mackenna a los desafíos del siglo XXI. Museo Nacional Benjamín Vicuña Mackenna – DIBAM.

**Salazar, G. (2003).** Sobre la situación estratégica del sujeto popular. En R. Baño (Ed.), *Unidad Popular, 30 años después*. LOM Ediciones – Departamento de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile – Fundación Ford.

## Revistas y artículos:

**Borja, J. (2019, mayo).** Derecho a la ciudad, de la calle a la globalización. *Café de las Ciudades*.  
<https://cafedelasciudades.com.ar/articulos/derecho-a-la-ciudad-de-la-calle-a-la-globalizacion/>

**Cartillas de Investigación en Arquitectura. (n.d.).** Sobre el urbanismo táctico. En *El urbanismo táctico para el derecho al espacio público*. Institución Universitaria, Colegio Mayor de Antioquia.  
[https://issuu.com/cartillasinvestigacion/docs/el\\_urbanismo\\_tactico\\_para\\_el\\_derecho\\_al\\_espacio\\_pu/s/18271110](https://issuu.com/cartillasinvestigacion/docs/el_urbanismo_tactico_para_el_derecho_al_espacio_pu/s/18271110)

**Diario Constitucional. (n.d.).** Derechos de primera, segunda y tercera generación. *Diario Constitucional*. [https://www.diarioconstitucional.cl/temas-civicos/derechos-de-primera-segunda-y-tercera-generacion/#goog\\_rewarded](https://www.diarioconstitucional.cl/temas-civicos/derechos-de-primera-segunda-y-tercera-generacion/#goog_rewarded)

**Gusfield, J., & Laraña Rodríguez Cabello, E. (1994).** Qué hay de nuevo en los nuevos movimientos sociales. En Los nuevos movimientos sociales: De la ideología a la identidad. Centro de Investigaciones Sociológicas.

**Harvey, D. (1994).** Geographical Review of Japan, 67(Ser. B), 126-135. Traducción de Perla Zusman. Adaptación y corrección de Gabriela Cecchetto. Recuperado de: <https://www.studocu.com/cl/document/universidad-catolica-de-temuco/geografia-historia-y-patrimonio-turistico-de-chile/harvey-la-construccion-social-del-espacio-y-del-tiempo-una-teoria-relacional/88694281>

**Hohmann, C. (1993).** La encrucijada del transporte urbano en Santiago. EURE, 19(56), 53-62. <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1087/189>

**Larrubia Vargas, R. (1998).** El espacio rural: Concepto y realidad geográfica. Revista de Estudios de Arte, Geografía e Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Málaga. Recuperado el 12 de diciembre de 2023, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/95418.pdf>

**Leiva León, L. (2016).** Pedalear en la red. Bicicleta, ciudad y movimiento social. Revista de Antropología Experimental, (16). Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/334772858\\_Pedalear\\_en\\_la\\_red\\_Bicicleta\\_ciudad\\_y\\_movimiento\\_social](https://www.researchgate.net/publication/334772858_Pedalear_en_la_red_Bicicleta_ciudad_y_movimiento_social)

**Navia, P. (2007, noviembre-diciembre).** ¿Qué le pasó a Bachelet? Revista Nueva Sociedad, (212). <https://nuso.org/articulo/que-le-paso-a-bachelet/>

**Rodríguez Loza, M. L. L. (2013).** El uso alternativo del derecho: Génesis y evolución. Amicus Curiae, Segunda Época, 2(1). Recuperado de <https://www.revistas.unam.mx/index.php/amicus/article/view/38539>

**Salas, M.R. (2018).** La bicicleta como modo de transporte que visibiliza el acceso desigual a la movilidad cotidiana: el caso de Santiago, Chile. Revista de Urbanismo, 39, 1-26. Disponible en: <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.49157>

### Tesis y tesinas:

**Alviña Aguayo, F. A., & Campos Flores, T. V. (2017).** Movimiento furiosos ciclistas y su influencia en la calidad de vida en Santiago 1995-2016 (Memoria para optar al grado de Licenciado en Historia). Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, Departamento de Ciencias Históricas.

**Briceño Rettig, C. E. (2009).** Ciclismo urbano y movimientos sociales (Tesis para optar al título profesional de periodismo, Universidad de Arte y Ciencias Sociales [ARCIS]). Recuperado de <https://es.scribd.com/document/181947120/Ciclismo-urbano-y-movimientos-sociales-CristianEsteban-Briseno-Rettig-ARCIS>

**Elissegaray Inostroza, P. (2009).** Uso de la bicicleta en la región metropolitana: Diagnóstico, perspectivas y desafíos (Memoria para optar al título de Licenciado en Sociología). Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales.

**Fuentes Carrasco, P. F., & Pino Barrera, N. E. (2016).** Regulación de la bicicleta como medio de transporte en la legislación chilena y en el derecho comparado (Memoria para optar al grado de Licenciado en Derecho). Universidad Católica de la Santísima Concepción. En: <https://tesis.ucsc.cl/handle/25022009/2141>

**Huichaman Caravantes, A., & Leiva Salas, N. (2015).** Manual de ciclismo escolar: Una propuesta metodológica para su enseñanza y aprendizaje [Tesis de profesor de educación física, deporte y recreación, Universidad Austral de Chile]. <http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2015/ffh899m/doc/ffh899m.pdf>

**Leiva Cabrera, L. (2017).** Ciclismo urbano en Santiago y organizaciones de ciclistas (Tesis para optar al grado de Licenciado en Comunicación Social y al título de Periodista). Universidad Academia de Humanismo Cristiano.

**Melo Ramírez, G. J., & Yamada Orellana, M. M. (2012).** Nuevos movimientos sociales y ciudad: Apropiación del espacio público: Caso ciclistas (Tesina de Licenciatura, Universidad Diego Portales). Recuperado de <https://es.scribd.com/document/310574439/NUEVOS-MOVIMIENTOS-SOCIALES-Y-CIUDAD-APROPIACION-DEL-ESPACIO-PUBLICO-CASO-CICLISTAS>

**Mendivelso Gualteros, J. E., & Valcárcel García, J. E. (2023).** El uso de la bicicleta como eje formador de ciudadanos [Tesis de licenciatura, Universidad Pedagógica Nacional, Bogotá – Colombia]. <http://upnblib.pedagogica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12209/19195/EI%20uso%20de%20la%20bicicleta%20como%20eje%20formador%20de%20ciudadanos.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

**López Peralta, D. O. (2013).** Política de vivienda social de la dictadura militar y el surgimiento de una población segregada: Población Carol Urzúa de Puente Alto (Tesis de licenciatura en Historia y Ciencias Sociales, Universidad de Valparaíso). <https://example-url.com>

#### Twitter o twit (X):

@amarilishorta

@Ciclocerdo

**Ruiz Fernández, M. [@RuizFernandezDJ].** (2018, October 4). [Tweet]. Twitter. <https://twitter.com/RuizFernandezDJ/status/1048178767141720065>

#### Videos y documentales:

**Del Campo, C., Muñoz, G., & Varela, E. (Directores). (2013, julio 14).** La primavera de Chile [Documental]. Canal AnarkoTropicalismo. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=oeGjsPgDm-I>

**Horta, A. (2024, 5 de septiembre).** Centro Bicicultura [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=SxFIQkY3EB8>

**Mattelart, A., Meppiel, J., & Mayoux, V. (1976).** La espiral: La preparación del golpe de estado [Documental]. Editorial Aun Creemos en los Sueños – Edición Chilena de Le Monde Diplomatique, Corporación Parque por la Paz Villa Grimaldi, & Comité contra la Impunidad y por la Democracia en América Latina (CIDAL). <https://www.youtube.com/watch?v=nnZl4RX5Fh4>

**Panel 1,** “Proyectos y políticas públicas”. <https://www.youtube.com/watch?v=91ypS9DNSjA>

**Panel 2,** “Organizaciones Latinoamericanas”. [https://www.youtube.com/watch?v=MMYt6S\\_Qnps](https://www.youtube.com/watch?v=MMYt6S_Qnps)

**Panel 3,** “La revolución pendiente; bicicleta para infancias y adultos mayores”.  
<https://www.youtube.com/watch?v=7QOu9ALshZs>

**Painequeo, C. (Director). (2020, 1 de noviembre).** Somos caleta – La revolución de los ciclistas [Documental]. <https://www.youtube.com/watch?v=JywN1Gj5gic>

**Suau, D. (Entrevistadora). (2021, 14 de julio).** Entrevista a Claudio Orrego, gobernador de la Región Metropolitana [Entrevista]. Revista Pedalea.  
<https://www.youtube.com/watch?v=v8E2nr1kxzE>

## Anexos:

### Libros de la discusión bibliográfica:

#### 1.- Entre otros libros podemos destacar para la primera categoría:

“Urban cycling: how to get to work, save money, and use your bike for living”, Madi Carlson

“No sin mi bicicleta: una guía para vivir sobre dos ruedas”, Anna Brones. Editorial Geoplaneta

“Bicicletas”. Bartosz Ratajczyk. Editorial Thule

“Damas en bicicleta, como vestir y normas de comportamiento”, F.J. Erskin. Editorial Impedimenta.

“Una rueda dentro de otra. Como aprendí a andar en bicicleta”. Frances E. Willard. Editorial Alquimia.

“Ciclismo eficiente”, John Forester. Editorial The MIT press. 1998.<sup>333</sup>

#### 2.- En esta segunda categoría podemos nombrar:

“Diarios de bicicleta”, David Byrne

“Beryl”, Jeremy Wilson

“Bici zen, ciclismo urbano como meditación”, Juan Carlos Kreimer

“Bicicleta o barbarie”, Carlos Rodríguez.

“El libro de las bicicletas. Todo sobre el mejor invento de la historia”, Paul de Moor. Editorial Siruela

“El gran libro de las bicicletas, Los mejores relatos, ensayos y diarios de la literatura ciclista universal”, Lucia Barahona. Editorial Blackie Books.

“La libertad, la bicicleta”, Paco Ignacio Taibo. Editorial Reino de Cordelia

“La bici lo es todo, la búsqueda de la felicidad sobre dos ruedas”, Robert Penn. Editorial Capitan Swing

“Las mejores rutas del mundo en bicicleta”, V.V.A.A. Editorial Geoplaneta.

“Elogio de la bicicleta”, Marc Auge, Editorial Gedisa. 2009.

---

<sup>333</sup> “Publicación de la semana: Ciclismo eficiente”. Por: Equipo Plataforma Urbana. 15 de Diciembre del 2013. Disponible en:  
<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/12/15/publicacion-de-la-semana-ciclismo-eficiente/>

“Mi querida bicicleta”, Miguel Delibes. Editorial KEN.

”La bicicleta de Sumji”, Amos Oz. Editorial Siruela

“Plomo en los bolsillos: Malandanzas, fanfarronadas, traiciones, alegrías, hazañas y sorpresas del tour de Francia”, Ander Izaguirre. Editorial Libros del K.O.

“Las bicicletas son para el verano”, Fernando Fernan – Gomez, Editorial Austral

“La soledad de perico”, Pedro Delgado. Editorial Espasa.

“Pirenaica, catorce crónicas de la cordillera”, Ander Izaguirre. Editorial Geoplaneta

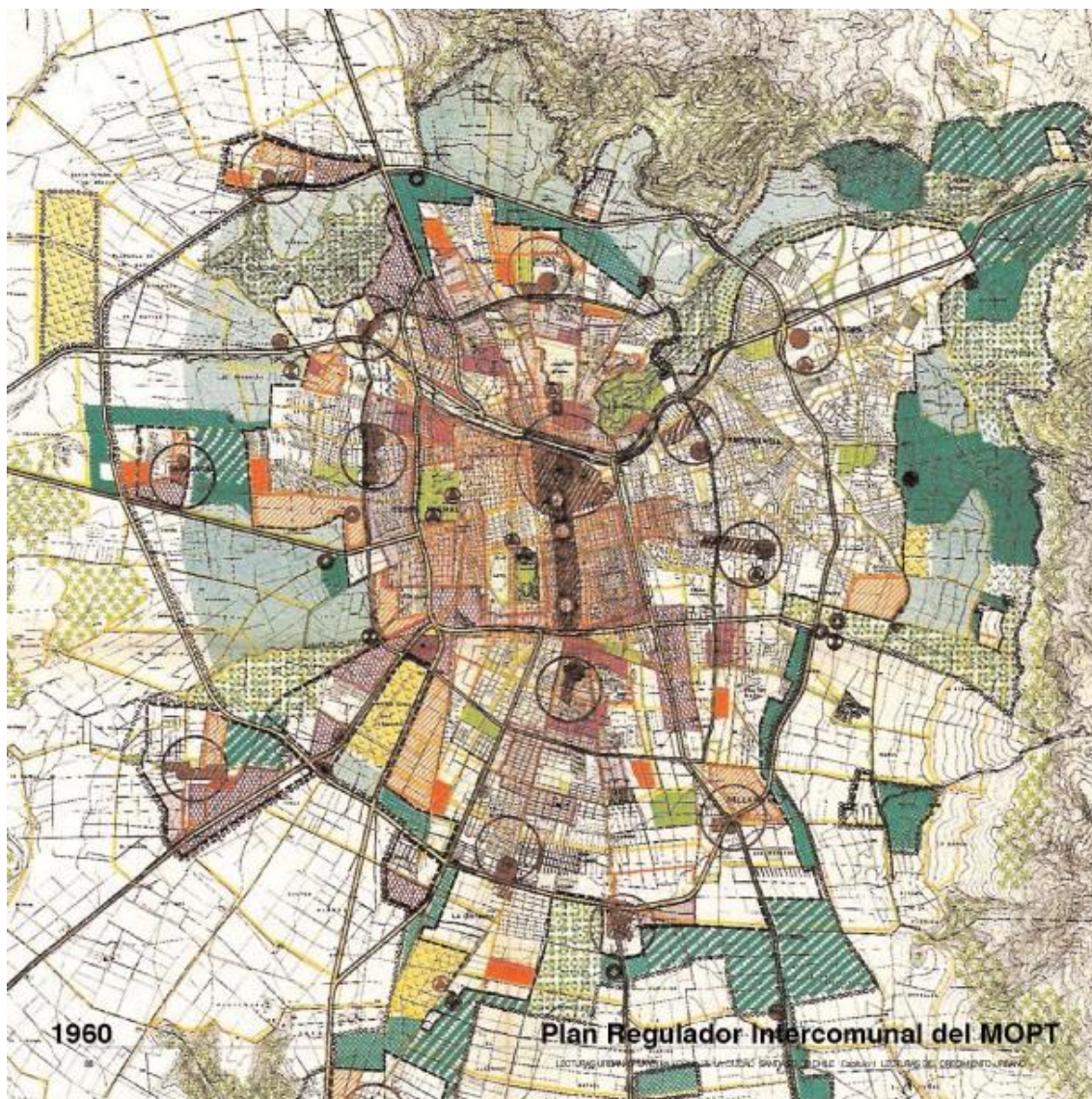
“Los 25 mejores paseos en bicicleta, alrededor de Santiago”, Rodrigo Cea y Sebastián Montalva. Ediciones El Mercurio. Santiago. 2015.

“Chile bicicleta. Una crónica de pedales y nostalgia”, Tito Matamala. Editorial Aguilar, 2013.

“Elogio de la bicicleta”, Marc Auge. Editorial Gedisa, Barcelona, 2009.

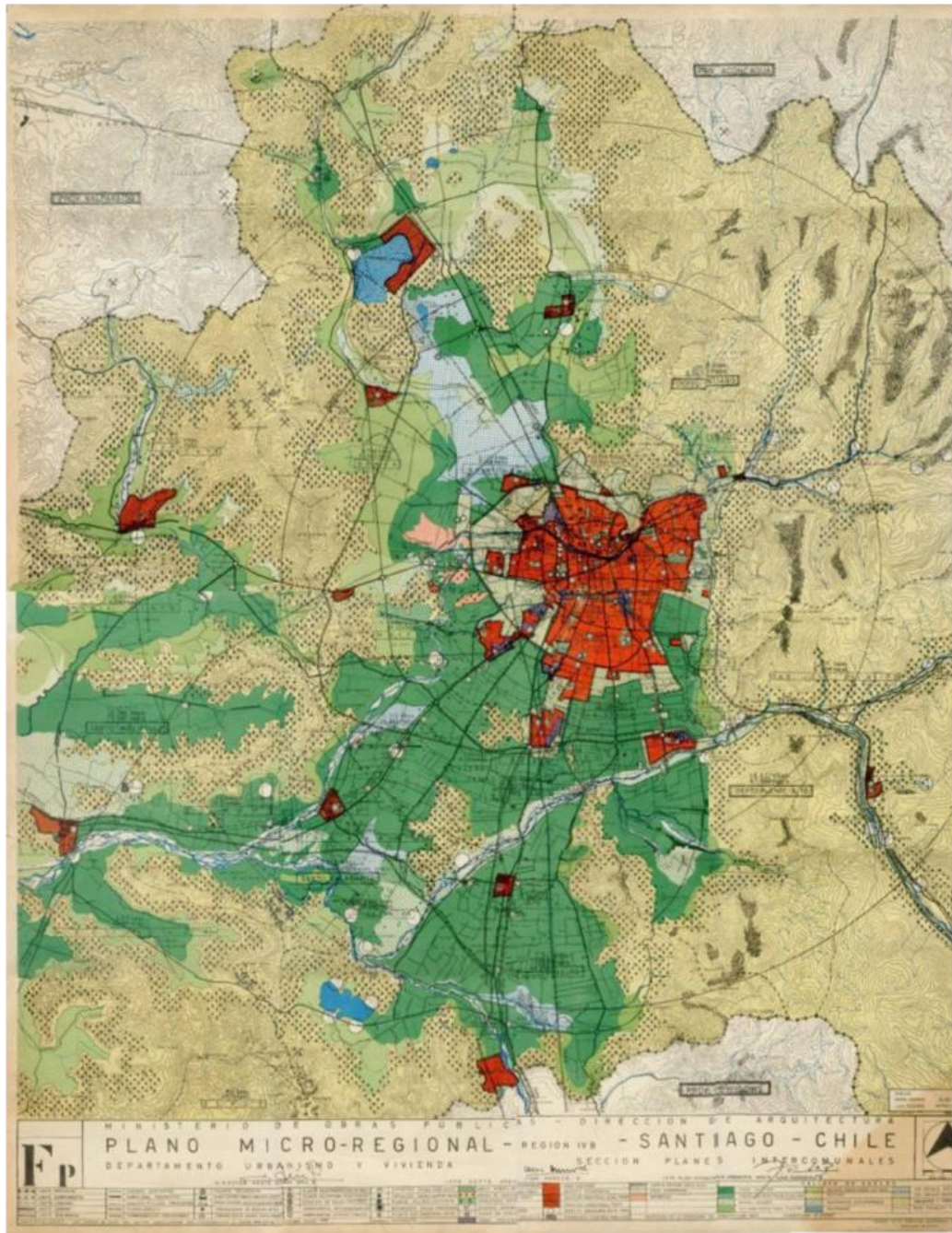
## Imágenes y planos

### Plano I



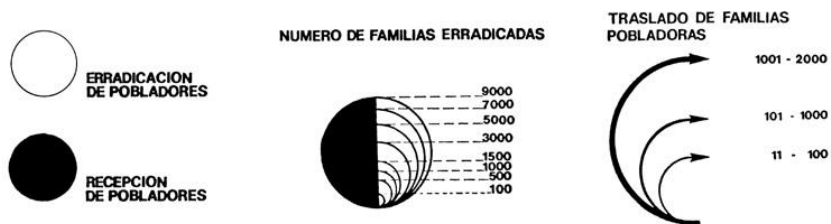
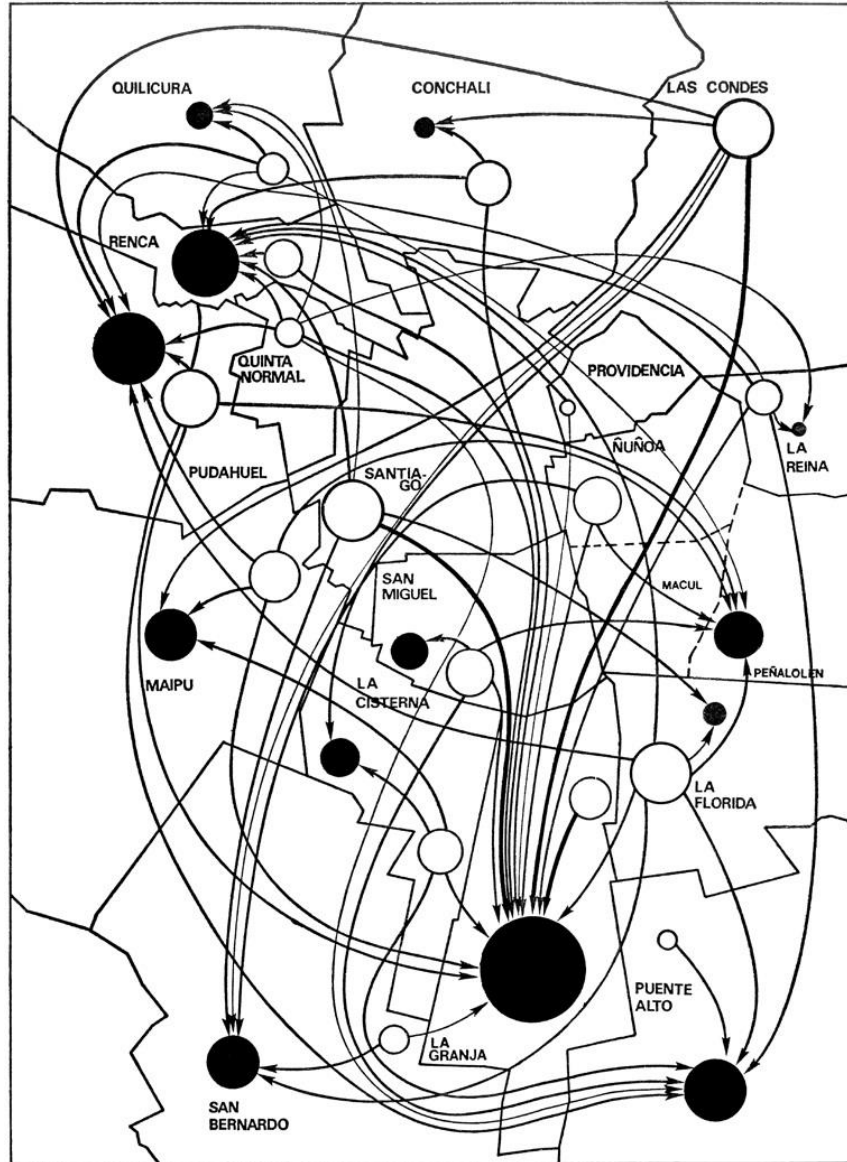
<https://www.portalpuentealto.cl/plan-regulador-de-1960-buscaba-preservar-la-cultura-y-paisaje-puentealtino/>

## Plano II



Plano Micro-regional, Región IV-B, Santiago de Chile, 1960. Fte: CHILE -MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, Dirección de Arquitectura, Departamento de Urbanismo y Vivienda, Sección Planes Intercomunales, "PLANO MICROREGIONAL -REGION IV-B SANTIAGO DE CHILE". Firmado por Director Arqto. Edwin Weil W.; Jefe Depto. Arqto. Juan Honold D.; Jefe Plan Intercomunal Urbanista Arqto. Juan Parrochia B. (F-P; 96 x 76 cm; inscripción N°25567), escala gráfica. Reducción de escala original 1:100.000; impreso en colores, Instituto Geográfico Militar, Santiago de Chile, s/f (1960). Pertenece a colección de planos. [En Archivo de Juan Parrochia Beguin].

**ERRADICACION DE POBLADORES DE CAMPAMENTOS DEL AREA METROPOLITANA. POR COMUNA DE ORIGEN Y DESTINO. 1979-1985**



Tomado de: "Relocalización socioespacial de la pobreza: política estatal y presión popular". Eduardo Rojas y Sergio Rojas. En: "Santiago una ciudad neoliberal", Editor general Fernando Carrión. OLACCHI. Quito - Ecuador. 2009. Pág. 139

## Entrevistas de elaboración propia, documentos CEC y consentimiento informado:

Instrumento de elaboración de entrevista, recolección de datos y/u opiniones con respecto a los movimientos ciclistas para la presente investigación – tesis:

**“La conquista del espacio urbano ciclista, empuja la política pública”. 1995-2020.**

**El uso de las vías, como bien común, pensar una ciudad para todos desde el ciclismo.**

**Las entrevistas** que se presentan acá para la investigación en curso están elaboradas de manera abierta, dándole libre opción de opinión al entrevistado, se le ha informado previamente que puede retirarse o cambiar de lugar con otra persona del grupo entrevistado.

Se elaboraron las entrevistas por escrito de manera semejante, aunque dada las características específicas de cada persona o grupo de personas, se incluyeron preguntas o variaciones de preguntas que puedan recoger aquellas especificidades. En el caso de las tres últimas entrevistas: Ricardo Hurtubia, Juan Carlos del colectivo “Indepeclata”, y Amarilis Horta de la fundación “Bicultura”, dado que salen del margen de entrevista “tipo” creada, se hicieron de manera diferente.

La primera por ser una entrevista individualizada y relacionada al ciclismo desde la academia y la ingeniería, en este caso en transporte (CEDEUS), entre otros títulos, la segunda entrevista si bien se hizo con un miembro representante de un colectivo ciclista, fue de manera presencial en una conversación informal, por lo que tuvo que ser transcrita a posteriori y la tercera entrevista, es especial dado que se hace a una persona representante de una fundación como es “Bicultura”, que si bien lleva largo tiempo relacionada a la promoción de la bicicleta, no es parte de un movimiento o colectivo ciclista reivindicativo, como si lo son los que aparecen a continuación.

Para las entrevistas por escrito, por medio de un cuestionario a: Movimiento Lluviosos Ciclistas – Ernesto Wensel, vocero; Revolución Ciclista Plurinacional – Nicolás y David Gómez, voceros; Movimiento Fabulosos Ciclistas Porteños (MFCP) Daniela Aguayo – Coordinadora; vocero del Movimiento Furiosos Ciclistas y participante de Pedaleros Zona Sur (PZS), se presenta una estructura de preguntas semejantes, pero que guarda un enfoque específico de la historia o zona donde se avicina cada movimiento, pero en términos generales la entrevista consta de tres partes:

A.- Alrededor de tres preguntas iniciales en donde se consulta por origen, identidad y formación del movimiento o colectivo, con esto se quiere recoger la idiosincrasia y características particulares de cada uno de ellos.

B.- Alrededor de tres preguntas a continuación de las iniciales, donde se quiere rescatar la trayectoria, historia y la orgánica de la organización, y como se han planteado frente a la realidad y sus problemas particulares, su relación con la política y la ciudadanía.

C.- Alrededor de tres a cuatro preguntas finales, que extraigan el estado actual del colectivo o movimiento, las tensiones frente a algunos hitos relevantes, lo logrado y lo pendiente hasta ahora, analizando sus sueños y proyecciones a futuro de igual manera.

D.- Finalmente se deja abierto un espacio para que expongan sus dudas, inquietudes, contra preguntas, sugerencias, reclamos o puedan expresar libremente lo que quieran dejar de complemento para la entrevista.

**La investigación** tiene un carácter netamente cualitativo, por lo que los datos e información que se obtengan de las entrevistas son usados eminentemente en ese sentido, analítica, descriptiva y cronológicamente con respecto a la historia del tiempo presente que les da contexto, de los movimientos ciclistas, el ciclismo urbano y el uso de la bicicleta, junto a la movilidad activa, para la reivindicación de la ciudad y la calle, la recuperación de los espacios públicos para el ciudadano y abrogar por un habitar a escala humana, esto vendría a ser el diseño experimental de nuestra investigación.

**En cuanto al reclutamiento** de los individuos o colectivos para las entrevistas contenidas en la presente investigación, se realizó por medio de contacto personal regular por medio de teléfono o celular, correo electrónico, o por mensajes vía WhatsApp, lo anterior obtenido por mi participación en actividades de las organizaciones vinculadas al ciclismo, por intermedio de plataformas o canales de "social media" tales como: Instagram, Facebook, X (ex Twitter.com), YouTube, TikTok, Pinterest, páginas web, blogs oficiales, Podcast u otras semejantes, que son de difusión hacia la comunidad y por tanto de público uso y conocimiento.

En algunos casos los contactos se hicieron por intermedio de un participante de un colectivo o grupo, quien facilitó la información para llegar a la persona o personas, de otros grupos o personas a su vez, esto dada la amistad que surge en encuentros con las autoridades, reuniones, manifestaciones callejeras, ciclomarchas, cicletadas o por el mero hecho de ser usuarios de la bicicleta.

Por lo anteriormente expresado los criterios de selección de los reclutados, quedan bajo la lógica de la importancia y relevancia de la persona y su impronta y/o actividad dentro de la sociedad, o como parte de un colectivo, grupo, asociación, movimiento, fundación, etc., o sea, por su calidad de vocero, representante, coordinador o encargado de vinculación con la sociedad y los medios (y su presencia en ellos).

**La difusión y aplicación de los resultados obtenidos** toma en cuenta las opiniones de los participantes de las entrevistas, valora su tiempo y disposición, y se retroalimenta por consultas previas, el envío del cuestionario y las inquietudes, sugerencias o datos que quieran agregar, posteriormente.

Se les informo a los entrevistados y los grupos, colectivos y/o organizaciones de las que son parte de las implicancias que tiene esta tesis académica, y que sus datos serán protegidos, consultándoles cómo es que quieren aparecer identificados (nombre, nombre y apellido, sobrenombre o pseudónimo) y que datos personales quieren mostrar en la investigación, su difusión y su cita posterior.

Los datos serán conocidos solo por el investigador participante, el profesor guía, y personas que revisen la investigación o tesis dentro de la academia, carrera, facultad o universidad, por lo tanto son miembros de una comunidad responsable, que incluyéndome sabemos la legislación acerca de resguardar los datos personales e información sensible de los participantes de las entrevistas, cuestionarios y reuniones que se llevaron a cabo para esta tesis.

### **Personas, movimientos e instituciones entrevistadas:**

**Amarilis Horta de “Bicultura”. Ñuñoa, Santiago.**

Entrevista a Amarilis Horta realizada por el autor el 22 de Julio del 2024.

**Daniela Aguayo de Movimiento Fabulosos Ciclistas Porteños (MFCP). Valparaíso. Región de Valparaíso.**

Entrevista a Daniela Aguayo realizada por el autor el 6 de Agosto del 2024

**David Gómez y Nicolás de Revolución Ciclista Plurinacional (RCP), Santiago.**

Entrevista a David Gómez realizada por el autor el 19 de Julio del 2024

Entrevista a Nicolás realizada por el autor el 2 de Julio del 2024

**Ernesto Wensel de Movimiento Lluviosos Ciclistas (MLLC), Puerto Montt. Región de los Lagos**

Entrevista a Ernesto Wensel realizada por el autor el 9 de Julio del 2024

**Juan Carlos del Colectivo “Indepeleta”, Santiago.**

Entrevista a Juan Carlos realizada por el autor el 19 de Agosto del 2024

**Participante de Pedaleros Zona Sur (PZS), Santiago.**

Entrevista a participante de PZS realizada por el autor el 14 de Junio del 2024

**Ricardo Hurtubia, Ingeniero en tránsito y profesor en la Facultad de Arquitectura de la U.C.**

Entrevista a Ricardo Hurtubia realizada por el autor el 21 de Junio del 2024

**Vocero Movimiento Furiosos Ciclistas, Santiago.**

Entrevista a vocero MFC realizada por el autor el 14 de Julio del 2024

**Ex participante de la agrupación “SanBequeta”, San Bernardo, Región Metropolitana.**

Entrevista a ex participante de SanBequeta realizada por el autor el 3 de Junio del 2024

**Ex participante de la agrupación “Peñacleta”, Peñaflo, Región Metropolitana.**

Entrevista a ex participante de Peñacleta realizada por el autor el 17 de Mayo del 2024.

## Resumen:

La presente investigación tiene como finalidad analizar al movimiento ciclista como parte del movimiento social, por lo que se describe el recorrido de ambos en paralelo. Se analiza el surgimiento en Chile del MFC y como se van sumando otras organizaciones, sean estas desprendidas, en contra o tomando el modelo de esta primera organización ciclista, lo que redundará en popularizar y masificar el tema, antes prácticamente inexistente a nivel nacional.

Se expone por medio de la discusión bibliográfica referente al mundo ciclista internacional el estado del arte en cuanto a las investigaciones que competen al ciclismo urbano y la acción de colectivos o movimientos, que por medio de la ocupación de la calle, se organizan para la reivindicación de los ciclos, el derecho a la ciudad y la intervención o presión para generar políticas públicas a favor de estos.

La principal hipótesis expuesta es que desde 1995 al 2020, la sociedad civil, por medio de colectivos, organizaciones y movimientos, sean de personalidad jurídica o no, han puesto en la palestra a la bicicleta como medio de locomoción válido, igual a los otros, con derechos y deberes, lo que la institucionalidad ha ido a tomando siempre a desfase en su consideración durante el periodo analizado.

En el marco teórico se exponen las ideas que guían esta investigación en cuanto a conceptos que persiguen las diversas organizaciones ciclistas como ideario, como son: la idea de los nuevos movimientos sociales, la idea del espacio público y el concepto de los bienes comunes, que se cree están presentes en el fondo reivindicativo del movimiento ciclista.

Se analiza en su trayectoria histórica el estado actual de la ciudad de Santiago y la Región Metropolitana, destacando sus determinantes históricos, que en síntesis ha tenido dos grandes expulsiones, una con Benjamín Vicuña Mackenna y otra bajo la dictadura de Augusto Pinochet, que marcan el devenir de la urbe, en donde el estado por acción u omisión jugó un rol, y con ello determina la vida de los habitantes y su circulación por esta.

En una segunda instancia se marca al movimiento ciclista actual, la constelación de organizaciones previas que surgieron hasta el plebiscito constitucional, que marca un segundo ascenso o expansión reivindicativa. Desprendido de lo anterior, dado lo etéreo del mundo ciclista en su accionar tanto como organización como ocupando la calle, esto mismo lo hace de interés para su análisis, dado su originalidad, horizontalidad y radical diferencia se instala como un actor novedoso que interviene frente a los gobiernos, sean estos locales, regionales o nacionales e influye en la institucionalidad.

El tema puede proporcionar una visión lateral o “fuera de la caja” de lo que se venía haciendo hasta ahora en términos de ciudad, urbanismo y transporte, lo que se expresa por medio de tesis y libros que desde hace poco tiempo se publican, y son un aporte para comprender lo que se hace en otras latitudes con las ciudades y sus problemas, atisbando el futuro que se viene para las mismas.

El tema del ciclismo urbano proporciona material y datos cada vez más elaborados y densos en análisis y cifras, lo que sirve para seguir acrecentando como bola de nieve el tema ciclista en

todas sus vertientes. Por otro lado sus limitaciones nos hablan de la corta duración que han tenido algunas organizaciones, poca difusión o sistematización de la información que dificulta su estudio.

**Palabras claves:**

Ciclismo urbano – Nuevos movimientos sociales – Espacio público – Bienes comunes – Política pública – Movilidad activa – Movimientos ciclistas – Santiago – Región Metropolitana – Bicicleta – Transporte – Derecho a la ciudad – Historia del tiempo presente – Institucionalidad – Gobierno.

**Summary:**

This research aims to analyze the cycling movement as part of the social movement, describing the parallel evolution of both. It examines the emergence of the MFC (Movimiento Furiosos Ciclistas) in Chile and how other organizations have joined—either as offshoots, in opposition, or by adopting the model of this first cycling organization—leading to the popularization and massification of a topic that was virtually nonexistent at the national level.

Through a review of the international cycling literature, the state of the art regarding urban cycling research and the actions of collectives or movements is discussed. These groups organize through street occupation to advocate for cycling rights, the right to the city, and to influence public policy in favor of these goals.

The main hypothesis posited is that from 1995 to 2020, civil society, through collectives, organizations, and movements—whether legally recognized or not—has brought the bicycle to the forefront as a valid mode of transportation, equal to others, with rights and responsibilities. This has been acknowledged by institutions, albeit with a delay throughout the analyzed period.

The theoretical framework presents the guiding ideas of this research concerning the concepts pursued by various cycling organizations, such as the notion of new social movements, public space, and the concept of common goods, which are believed to be central to the cycling movement's advocacy.

The historical trajectory analyzes the current state of the city of Santiago and the Metropolitan Region, highlighting its historical determinants, which have seen two major expulsions: one under Benjamín Vicuña Mackenna and another during Augusto Pinochet's dictatorship. These events have shaped the city's development, where state actions or omissions have influenced the lives of its inhabitants and their mobility.

In a second instance, the current cycling movement is contextualized, along with the constellation of prior organizations that emerged up to the constitutional plebiscite, marking a second wave of advocacy. Detached from previous movements, the ephemeral nature of the cycling world, both as an organization and in street activism, makes it particularly interesting for analysis. Its originality, horizontal structure, and radical differences position it as a novel actor influencing local, regional, and national governments, impacting institutional frameworks.

The topic provides a lateral or "out-of-the-box" perspective on urbanism and transportation, expressed through recent theses and publications that contribute to understanding urban challenges and envisioning future solutions.

Urban cycling brings increasingly detailed and substantial material and data, facilitating the growth of cycling discourse in all its forms. However, its limitations highlight the short lifespan of some organizations, limited outreach, and the lack of systematic information, which complicates their study.

**Keywords:**

Urban cycling – New social movements – Public space – Common goods – Public policy – Active mobility – Cycling movements – Santiago – Metropolitan Region – Bicycle – Transportation – Right to the city – Contemporary history – Institutions – Government.