



**UNIVERSIDAD
ALBERTO HURTADO**

**Facultad de Ciencias Sociales
Departamento de Trabajo Social**

**CICLISMO URBANO: REFLEXIONES DE AGRUPACIONES DE CICLISTAS
PARA PENSAR LA CIUDAD DE SANTIAGO**

**Estudio de Caso para optar al grado de
Magister en Intervención Social Interdisciplinaria**

**Por
Rosario Correa Bühler**

Profesor Guía: Carlos Andrade Guzmán

Santiago, Chile

2015

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO I: MARCO GENERAL	6
1.1. Fundamentación y definición del Problema de Investigación.....	6
1.1.1. La vida urbana actual.....	6
1.1.2. El aumento del uso de la bicicleta.....	7
1.1.3. Ciclismo urbano: la emergencia de un fenómeno social.....	8
1.1.4. Experiencias internacionales en torno a la incorporación de la variable participación ciudadana en procesos de planificación de la ciudad en materia de ciclismo.	9
1.1.5. Escenario actual de los procesos de planificación urbana asociada al ciclismo en la ciudad de Santiago.....	11
1.2. Objetivos de investigación	15
1.2.1. Objetivo General.....	16
1.2.2. Objetivos Específicos.....	16
1.2.3. Supuestos de la investigación	16
CAPITULO II: MARCO METODOLÓGICO	17
2.1. Enfoque Metodológico	18
2.2. Tipo de estudio.....	19
2.3. Universo y muestra	20
2.4. Técnica de Recolección y Producción de Información.....	22
2.5. Técnica de análisis de la información	23
2.6. Operacionalización de las variables.....	24
2.7. Consideraciones metodológicas	24
CAPITULO III: MARCO DE REFERENCIA TEÓRICA	25
3.1. Derecho a la ciudad: el desafío de la movilidad.....	25
3.2. Planificación Urbana	28
3.3. Participación Ciudadana	28
3.4. Participación Ciudadana en los Procesos de Gestión Pública y las dificultades de su implementación	31
3.5. Contexto en el que surgen los Nuevos Movimientos Sociales Urbanos	33
3.6. Movimiento Ciclista Urbano.....	36
CAPITULO IV: PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	37
4.1. Intereses por las cuales las agrupaciones participan.....	37
4.2. Formas de participación de las agrupaciones.....	45

4.3. Propuestas generadas desde las agrupaciones a partir de su experiencia en el colectivo	54
CAPÍTULO V: ANÁLISIS CONCLUSIVO	62
5.1. Propuestas de Intervención para el fomento de la participación ciudadana	68
REFERENCIAS.....	71
CAPITULO VI: ANEXOS	74
6.1. Anexo 1: Guión Temático entrevistas	74
6.2. Anexo 2: Consentimiento Informado para la realización de entrevista.....	75

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N°1: Criterios de selección de la muestra de informantes.....	20
Tabla N°2: Participantes de la investigación.....	22
Tabla N°3: Operacionalización de variables.....	24
Tabla N° 4: Tipos de participación.....	30
Tabla N° 5: Niveles de Participación.....	31
Tabla N°6: Intereses de las agrupaciones para participar en los procesos de participación ciudadana.....	45
Tabla N° 7: Formas de participación desarrolladas por las agrupaciones de ciclistas.....	54
Tabla N° 8: Propuestas de las agrupaciones de ciclistas en materia de transporte y movilidad.....	62

INTRODUCCIÓN

El significativo aumento de ciudadanos que utilizan la bicicleta como medio de transporte, deja entrever la emergencia de un fenómeno social urbano cada vez más visible en el uso del espacio público de la ciudad de Santiago de Chile.

A partir de esta emergencia, un número importante de ciudadanos ha decidido conformar o bien hacerse parte de agrupaciones urbanas de ciclistas, quienes inspirados por diversas motivaciones, desarrollan acciones orientadas a generar procesos inclusivos del uso de las calles de Santiago.

En este contexto, el presente estudio de “caso múltiple” tiene por objetivo caracterizar los procesos de participación que desarrollan seis agrupaciones de ciclistas en relación al fomento del uso de los espacios urbanos de la ciudad.

Desde esta comprensión, el presente estudio de caso, busca no tan solo contribuir a la generación de conocimiento sobre el fenómeno en cuestión, sino también permite avanzar hacia la visualización de líneas de acción que desde la intervención social puedan ser un aporte para su abordaje.

En términos formales, el siguiente documento se estructura del siguiente modo: En primera instancia, se presenta la delimitación del problema de investigación, es decir, se dan a conocer antecedentes relevantes para comprender la emergencia de un fenómeno social, como lo es el ciclismo urbano y las transformaciones que su aumento ha significado para el desarrollo urbano de la ciudad.

En un segundo momento, se da a conocer cómo este fenómeno social se ha posicionado a través de la conformación de un movimiento social urbano representado por agrupaciones de ciclistas provenientes mayoritariamente desde la sociedad civil. Desde ese contexto, cobra importancia relevar, en qué medida su conformación, sus motivaciones, sus expresiones y propuestas, han conllevado al ejercicio de diversas prácticas que logran posicionarlos como protagonistas indirectos de los procesos de cambio de la ciudad.

Tras haber planteado estos elementos, se realiza un proceso de recopilación teórica, presentando para ello el proceso de reconstrucción del arte en torno a la

materia. Dentro de esta lectura se abordan tópicos referentes al derecho a la ciudad, los movimientos sociales urbanos y los procesos de participación ciudadana en la gestión pública.

Posteriormente se da a conocer el marco metodológico, desde un enfoque cualitativo basado en un estudio de caso. Dicha metodología presenta el camino y las decisiones tomadas por la investigación para abordar el caso de estudio. A través de las decisiones tomadas, fue posible acceder a un conjunto de agrupaciones con diversas cualidades y características, relevando desde ese lugar sus miradas acerca de su participación como ciudadanos.

En una etapa posterior, se exhiben los resultados más relevantes obtenidos mediante el análisis, dentro de los cuales se destacan: la identificación de un colectivo ciclista cohesionado, con alto sentido de identificación hacia causas defensoras del uso equitativo del espacio público; en cuanto a su nivel de participación en espacios decisivos, se visualiza una participación ciudadana que se caracteriza por ser consultiva, en tanto la incidencia de sus demandas tienen bajo impacto en la definición de temas públicos, según refieren las agrupaciones.

Para finalizar, se dan a conocer las principales conclusiones obtenidas a partir del proceso investigativo, develando propuestas de abordaje del fenómeno a la luz de los discursos de los informantes y de los hallazgos que la misma investigadora levantó.

CAPÍTULO I: MARCO GENERAL

1.1. Fundamentación y definición del Problema de Investigación

1.1.1. La vida urbana actual

En la última década y a propósito del crecimiento económico del país, la industria automotriz ha vivenciado un significativo aumento, trayendo consigo una serie de externalidades negativas. Dos de las más importantes, refieren al incremento de la congestión vehicular en zonas urbanas y un aumento significativo de la contaminación ambiental y acústica.

El Instituto Nacional de Estadísticas señala que mientras en el año 2003, cerca de 2.250.000 vehículos circulaban por las calles de Santiago, once años después el número de vehículos motorizados aumentó a 4.200.000 (Instituto Nacional de Estadísticas, 2014). Este emergente fenómeno, ha generado no tan solo una inviabilidad en el aumento proporcional de infraestructura, sino también una creciente congestión en materia vial en el país.

En este escenario, y en lo que respecta a la situación ambiental de la ciudad de Santiago, se señala que no ha sido posible lograr los niveles estipulados en las normas de calidad del aire, así como tampoco los niveles de contaminación acústica, siendo ambos elementos nocivos para la salud de las personas.

Este contexto, ha propiciado que muchas personas elijan modos alternativos de transporte, tales como la caminata o la bicicleta. Esta situación ha generado a su vez nuevas complejidades en la convivencia de los diferentes modos de transporte así como también la necesidad de adoptar nuevas medidas de seguridad para su movilidad.

1.1.2. El aumento del uso de la bicicleta

Desde el año 2000 el uso de la bicicleta ha vivenciado un aumento sostenido y notorio en el uso de las calles de Santiago. Según la encuesta Origen - Destino de viajes del año 2012, publicada en marzo del presente año, en Santiago se realizan más de 750.000 viajes diarios en bicicleta (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2015). Por otra parte, la Subsecretaría de Transporte estima que el número de viajes en bicicleta ha crecido a una tasa anual del 7% aproximadamente, alcanzando casi a duplicar los viajes en este modo de transporte en los últimos 10 años. (Subsecretaría de Transporte, 2015). En la actualidad, los viajes a pie y en bicicleta representan un 38,5% del total de los viajes realizados en Santiago (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2015).

El aumento del uso de la bicicleta en la capital, no tan solo ha contribuido en un mejoramiento de la calidad de vida de quienes la utilizan y una disminución de la contaminación ambiental y acústica de la ciudad, sino también, ha posibilitado la generación de efectos significativos en la disminución de la congestión vehicular, debido al mejor aprovechamiento de espacio público. Dado que el espacio público es un recurso escaso, el fomento del uso de la bicicleta se visualiza en la actualidad como un elemento relevante a la hora de planificar el transporte de Santiago.

El creciente número de ciclistas que transitan diariamente por las calles de Santiago, han evidenciado también un posicionamiento importante de este tradicional medio de transporte en la ciudad, tanto en su uso cotidiano como en sus espacios para desarrollarse. Según estudios realizados por la Municipalidad de Providencia, comuna pionera en proyectos de ciclovías y del uso público de bicicletas, desde el año 2005 hasta el 2012 el uso de este medio de transporte se triplicó, y el mercado en relación a éstas ha aumentado en un 145%, evidenciando un posicionamiento importante de la bicicleta en la ciudad (Del Campo, 2014).

1.1.3. Ciclismo urbano: la emergencia de un fenómeno social

Desde los inicios de los ´90, la planificación de la ciudad, ha comenzado a posicionarse como una demanda social, protagonizada principalmente por agrupaciones ciudadanas, las cuales han utilizado diversas manifestaciones y estrategias de incidencia empleadas para generar espacios de participación en los procesos públicos (De la Maza, 2009).

Como consecuencia de aquello, hace ya más de una década, se han conformado diversas agrupaciones de ciudadanos ciclistas, quienes no conformes con los espacios diseñados para su circulación, se han organizado en pos de generar demandas explícitas a sus representantes locales y regionales. Su principal estrategia de incidencia ha sido la toma masiva de las calles, espacio en el que múltiples organizaciones confluyen encontrando pertenencia e identificación. (Muévete Santiago, 2013)

Los argumentos que se encuentran a la base de sus demandas, están asociados al desarrollo de una ciudad más respetuosa, saludable y sustentable. Estas demandas hacen un llamado explícito a reformular los mecanismos empleados para planificar la ciudad, apostando por la generación de modos alternativos de comprensión del espacio público, la movilidad, la política vial y la participación de la ciudadanía en torno al diseño de la agenda pública. En este sentido, diversas agrupaciones de ciclistas, han ido tomando mayor preponderancia en temáticas que hasta hace pocos años, se discutían a puertas cerradas y que por ende, quedaban supeditadas a la voluntad política de cada municipio. Desde este contexto, y tras un largo recorrido, diversos grupos de ciclistas tomaron la decisión de agruparse en un solo movimiento social urbano denominado “Muévete Santiago”.

Este conglomerado conformado por 17 agrupaciones de ciclistas de alcance metropolitano, inspirados por los mismos anhelos, desarrollaron una serie de propuestas que fueron presentadas ante el Gobierno actual de la Presidenta Michelle Bachelet bajo el lema “Un nuevo paradigma de movilidad y una nueva cultura urbana” (Muévete Santiago, 2015).

La consistencia de sus propuestas, ha permitido que Muévete Santiago cobre mayor potencial como movimiento ciclista urbano, siendo entre otras cosas, invitados a participar como representantes de la sociedad civil en la Comisión Pro Movilidad Urbana impulsada en el segundo periodo de Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet. El propósito que dio origen a esta comisión, apuntaba a “Mejorar la calidad de vida para chilenas y chilenos, con medidas que garanticen sistemas de transportes modernos, eficientes y accesibles, así como acciones que permitan mitigar los niveles de congestión que se registran en nuestras ciudades” (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2015). Así mismo, el movimiento ha sido participe en discusiones con los Ministerios de Transporte, Obras Públicas, Educación, entre otras instancias públicas.

En este contexto, el movimiento de ciclistas urbanos, se ha posicionado progresivamente en espacios de participación ciudadana con ciertos niveles de influencia en la toma de decisiones, impulsando de esta forma nuevos desafíos para la mitigación de los problemas de movilidad urbana presentes en la actualidad. Ejemplo de ello, es la participación en mesas de discusión a nivel Municipal, con la Intendencia, Ministerios de Transporte, Obras Públicas, Vivienda y urbanismo, entre otros.

1.1.4. Experiencias internacionales en torno a la incorporación de la variable participación ciudadana en procesos de planificación de la ciudad en materia de ciclismo.

Ciudad de México, desde el año 2006, viene implementando una Política Pública para el Ciclismo Urbano. En su diseño, participaron autoridades locales, organizaciones de la sociedad civil y numerosos representantes de la ciudadanía. Su objetivo estuvo puesto en cambiar la estructura vial de la ciudad, logrando definir acuerdos, aunar expectativas y avanzar en materia de calidad de vida para sus habitantes (Ciclociudades, 2011).

Tras 8 años desde su implementación, los principales avances desarrollados apuntan a una validación de la bicicleta como transporte urbano seguro y sustentable, el fortalecimiento de los esfuerzos de la sociedad civil y la ciudadanía en materia de construcción vial, el rescate del espacio público y un mejoramiento de la oferta de transporte público de la ciudad (Ciclociudades, 2011).

Dentro de esta misma lógica, una ciudad sudamericana que se ha destacado por generar avances en la incorporación del ciclismo como medio de transporte urbano, ha sido Río de Janeiro en Brasil. Según el ranking de las ciudades que mejor conviven con las bicicletas, se establece que la ciudad carioca se ubica dentro de los 10 primeros lugares, siendo la única ciudad de Sudamérica que aparece en dicho ranking (Martínez, 2015).

Los indicadores utilizados en este estudio se basaron en 13 criterios: apoyo político, institucional, de autoridades y organizaciones no gubernamentales, cultura ciclista, instalaciones e infraestructuras, sistemas de bicicleta compartida, igualdad de género, selección e incremento de la selección modal, seguridad vial, aceptación social, planificación urbanística y leyes de control del tráfico ((Martínez, 2015).

Este ranking es liderado por ciudades como Amsterdam, y Copenhague (Martínez, 2015). Ambas ciudades, han realizado fuertes modificaciones en sus Planes de Desarrollo Urbano hace ya varias décadas, contando para ello, con la participación de diversas agrupaciones vinculadas al ciclismo urbano.

El común denominador que presentan ambas ciudades y el éxito de sus políticas urbanas, ha radicado principalmente en la valoración social del uso del espacio público, en la generación de estrategias de descongestión, en el desarrollo sustentable, el cuidado a la salud de sus ciudadanos y el cuidado por el medio ambiente, siendo todos estos elementos fundamentales para la conformación de ciudades más amigables y respetuosas para quienes las habitan.

Estas exitosas experiencias, responden a procesos liderados por las autoridades locales y por movimientos de la sociedad civil, quienes a través de una participación

basada en demandas explícitas, han logrado avanzar en el cumplimiento del derecho a la ciudad, estableciendo con ello, importantes modificaciones en la elaboración de políticas públicas para ciclistas

1.1.5. Escenario actual de los procesos de planificación urbana asociada al ciclismo en la ciudad de Santiago

La Región Metropolitana cuenta con 230 kilómetros de ciclovías, de un total de 640 kilómetros que siguen en proyecto (La Nación, 2014). Los últimos análisis al respecto develan que las estructuras aptas para bicicletas dentro de la ciudad de Santiago ya no dan más abasto frente a este considerable aumento, provocando bici-congestión. Esto se ha generado principalmente por la falta de continuidad, reglamentación e información durante los trayectos, sumado al reducido espacio para maniobrar (Plataforma Urbana, 2014).

Escenario crítico considerando que existen más de 300 kilómetros de ciclovías a la espera de ser construidas y reconociendo también la invisibilización de un fenómeno que va en alza y que requiere atención de las mismas autoridades como de la ciudadanía (Plataforma Urbana, 2014).

Numerosos han sido los esfuerzos de organizaciones de la sociedad civil por promover el uso de la bicicleta, quienes representados por algunos diputados han llegado incluso a instancias parlamentarias. Ejemplo de ello, es el proyecto de ley 6586-15 presentado el 2 de Julio de 2009 a la Cámara de Diputados, cuyo nombre es “Incentiva el uso, fomento e integración de la bicicleta”. Este proyecto se encuentra en proceso de tramitación, y su urgencia fue retirada por receso administrativo en marzo del año 2012 (Cámara de Diputados, 2015).¹

Así mismo, otro proyecto de ley relevante en materia de ciclismo, es el recientemente presentado por la Presidenta de la República a la Cámara de

¹ Disponible en www.camara.cl consultado el 10 de Agosto del 2015.

Diputados el día 23 de junio del 2015, que propone modificaciones en la ley de tránsito, incorporando para ello disposiciones sobre la convivencia de los distintos modos de transporte (Cámara de Diputados, 2015).

Parte muy importante de éstas y otras propuestas asociadas al fomento del ciclismo, refieren a la reformulación de los planes reguladores tanto regionales como municipales, que abogan por el mejoramiento de la infraestructura vial destinada a la circulación regulada de los ciclistas.

Desde esta perspectiva y en el marco de las políticas públicas de desarrollo urbano, es que resulta fundamental analizar algunos aspectos que sustenta la Ley General de Urbanismo y Construcción cuya última actualización data de octubre del año 2014 (Ministerio de Obras Públicas, 2014). Dicha normativa constitucional rige las posibilidades de construcción de infraestructura (incluida la vial), contando para ello con lineamientos para la elaboración de sus Planes tanto a escala nacional, regional y municipal.

Los planes corresponden a uno de los principales instrumentos definidos por el Ministerio para cumplir con sus objetivos, lineamientos estratégicos y sus políticas públicas sectoriales, las cuales “deben orientar y alinear las acciones ministeriales a través de un proceso integrado de planificación ministerial, que propicie un trabajo interno transversal en interacción con el entorno público y privado con el fin de aportar servicios de infraestructura de una forma eficiente y efectiva, en el marco de la visión país para el desarrollo nacional y regional” (Ministerio de Obras Públicas, 2011).

Uno de los principios básicos sobre los cuales se sustenta, es que “deben ser elaborados y validados con los actores territoriales relevantes, promoviendo la activa y temprana participación de representantes de los más diversos ámbitos territoriales del sector público, sector privado y de la sociedad civil” (Ministerio de Obras Públicas, 2011).

El lineamiento antes mencionado, rescata la importancia de contar con la participación de diversos actores en la elaboración y ejecución de planes asociados a la planificación urbana, siendo la ciudadanía una esfera relevante para dichos objetivos.

La promulgación de la Ley General de Urbanismo y Construcción, no deja de ser controversial en el marco de su implementación, sobre todo en lo que refiere a la incorporación de la dimensión participación ciudadana en los procesos de elaboración y ejecución de planes de Urbanismo y Construcción a escala regional y municipal.

Dicho instrumento de planificación territorial carece de carácter participativo, el cual lejos de incorporar de manera concreta a los ciudadanos, se limita a su definición mediante criterios técnicos y económicos. Según Horst, la elaboración de Planes Reguladores se caracteriza por ser estática, rígida y de difícil modificación, evitando de esta forma la comprensión del carácter dinámico de la ciudad (Sierra, 2007; Horst, 2009). Se presume que estos instrumentos de planificación territorial que buscan tener alta incidencia en la calidad de vida de sus habitantes son cuestionados, en cuanto tienden a perseguir un carácter lucrativo por sobre la solidaridad y justicia social que debieran promover. El uso del espacio público destinado al automóvil en contraposición con aquel destinado a los ciclistas, dejan en evidencia esta tensión.

“Hoy la urgencia es definir estándares, para generar infraestructura que le entregue a los ciclistas la dignidad que merecen como un vehículo más en el sistema de movilidad. Si la idea es seguir construyendo pistas recreativas por las veredas, para sacar a los ciclistas de las calles y liberar el espacio para los autos en la calzada, no estamos avanzando. Por el contrario, el Plan Maestro de Ciclovías para la Región Metropolitana, ha decantado en el conflicto, tan en boga, entre peatones y ciclistas” (Pedaleable, 2013).

Como ha sido presentado, el conflicto recae en la actualidad en el uso del espacio público, posicionando al ciclista en constante disputa con los diversos actores que se desenvuelven por la ciudad.

A través de los elementos recientemente descritos, se puede relevar la falta de vínculos existentes entre los intereses públicos, privados y ciudadanos, para construir ciudades más sustentables e inclusivas que apelen a un mejoramiento en la calidad de vida de quienes las habitan.

En síntesis y como ha sido presentado en este apartado, la Ciudad de Santiago en la última década se ha caracterizado por un fuerte incremento del número de ciudadanos que optan por transportarse en bicicleta, cifra que se proyecta seguirá en aumento. La aparición de este fenómeno nunca antes visto en el país, ha repercutido en la generación de agrupaciones de ciclistas de diversas características con un mismo fin, levantar alternativas para el desarrollo de la bicicleta como medio de transporte legítimo y a su vez potenciar su relación con la ciudad y con quienes la habitan, articulando para ello, los intereses de todos quienes la integran. Así mismo la discusión de las organizaciones, se asocia al uso del espacio público y a las formas de pensar en la movilidad urbana de la ciudad desde ciclistas. Es una discusión que apela por tanto, a la incorporación de la peatonalidad como eje fundante, al mejoramiento de las condiciones del transporte público y al cuestionamiento de la supremacía del mercado automotriz, entre otros aspectos. A partir de dicha convergencia, surge la problematización de un grupo de la sociedad, de lo que resulta la demanda por una ciudad más equitativa.

La generación de espacios para la discusión de organizaciones ciclistas a través del Muévete Santiago, la participación en la Comisión Pro Movilidad Urbana y el planteamiento de propuestas de orden parlamentario que fomenten el uso de la bicicleta, han permitido que la planificación de la ciudad se torne un tema incita a pensar en la movilidad como un eje relevante dentro de la agenda pública.

Por otra parte, la necesidad de las agrupaciones de formar parte de decisiones políticas que los involucran, levantan espacios de posibilidad para la participación activa en cuanto ciudadanos y opinantes de estos procesos sociales.

En relación a esto último, el levantamiento de iniciativas provenientes desde la sociedad civil, que entran en diálogo con discusiones tradicionalmente asociadas a las autoridades públicas, dejan entrever un contexto auspicioso para la creación de intervenciones sociales interdisciplinarias conducentes a mejorar la calidad de vida de quienes habitan la ciudad.

A partir de este contexto, surge el interés de apelar hacia la generación de “procesos orientados a producir un cambio en situaciones consideradas problemáticas que implica la realización de una serie de acciones con sentido, planificadas según una estrategia y metodología” (Matus, s/f) en los que los sujetos involucrados requieren ser necesariamente considerados como protagonistas de su propio desarrollo.

Se espera por tanto, que el abordaje de este estudio permita contribuir a la visualización de estrategias de intervención a escala local, que apunten a facilitar la promoción de la participación de agrupaciones de ciclistas en espacios de decisión pública. Lo anterior en miras de identificar mecanismos técnico políticos de vinculación y comunicación entre el Gobierno a escala local y las agrupaciones de ciclistas a partir del levantamiento y visualización de sus intereses y propuestas, las cuales, como se ha evidenciado, se encuentran tensionadas con los espacios de participación existentes.

A partir de estos elementos, surge la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo son los procesos de participación que desarrollan seis agrupaciones de ciclistas en relación al uso de los espacios urbanos de la ciudad de Santiago?

1.2. Objetivos de investigación

1.2.1. Objetivo General

Caracterizar los procesos de participación que desarrollan seis agrupaciones de ciclistas en relación al fomento del uso de los espacios públicos de la ciudad de Santiago.

1.2.2. Objetivos Específicos

1. Identificar los intereses para participar de las agrupaciones de ciclistas en pos de mejorar la planificación del uso del espacio público de la ciudad de Santiago.
2. Caracterizar las formas de participación que desarrollan seis agrupaciones de ciclistas para fomentar el uso del espacio público de la ciudad de Santiago.
3. Evidenciar las propuestas generadas por las agrupaciones de ciclistas para mejorar el uso del espacio público de la ciudad de Santiago.
4. Establecer propuestas de intervención vinculadas al fomento de participación ciudadana en relación al uso del espacio público de la ciudad de Santiago.

1.2.3. Supuestos de la investigación

1. Los procesos de participación de las agrupaciones de ciclistas están orientados a las demandas de mejora del uso de los espacios públicos.

2. Los procesos de participación de las agrupaciones de ciclistas están orientados a que se releve el uso de la bicicleta u otros medios de transporte apuntando al mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.
3. Los procesos de participación de las agrupaciones de ciclistas están orientados a visualizar el uso de la bicicleta como un medio de transporte que permite una mejora en la redistribución al uso de los espacios públicos.
4. Las propuestas de las agrupaciones de ciclistas están orientadas a tener un impacto en la definición de la agenda pública.
5. La visibilización de la problemática del inequitativo uso de los espacios públicos impulsa iniciativas desde las agrupaciones de ciclistas orientados a mejorar la movilidad de los habitantes de la ciudad.

CAPITULO II: MARCO METODOLÓGICO

El siguiente capítulo refiere al Marco Metodológico entendido como un conjunto de métodos y procedimientos que guió el proceso de investigación, la forma de

producción de la información necesaria para el estudio y los datos obtenidos a través del trabajo de campo.

2.1. Enfoque Metodológico

Para efectos de esta investigación y en función a la pregunta que guió el estudio, se optó por realizar un estudio cualitativo en cuanto éste se centra en “la comprensión de los procesos desde las propias creencias, valores y reflexiones (...) que se da en un contexto histórico” (Rodríguez, Gil & García, 1999). La investigación no pretende generalizar, más bien comprender, interpretar, explicar y describir lo que sucede en este sector específico, despojándose de todo prejuicio que se pueda tener sobre la problemática.

También se utiliza el “(...) estudio de caso, como estrategia del diseño de la investigación cualitativa que, tomando en cuenta como base el marco teórico desde el cual se analiza la realidad y las cuestiones a las cual desea dar respuesta, permite seleccionar los escenarios reales que se constituyen en fuente de información (...) todas las definiciones llegan a coincidir que el estudio de caso implica un proceso de indagación detallado, comprehensivo, sistemático y en profundidad del caso objeto de interés.” (Rodríguez, Gil y García, 1999; 91-92).

Para efectos de este estudio de caso, se consideraron los aportes de Yin (1994), quien define el estudio de caso múltiple como “aquel estudio en que se hacen las mismas preguntas a los distintos casos, pero realizando una comparación de las respuestas para llegar a conclusiones importantes. De esta manera, las evidencias basadas en varios casos pueden ser consideradas más sólidas y convincentes, porque la intención en este estilo de estudio de caso, es que coincidan los resultados de los distintos casos, y por supuesto esto permitiría, añadir validez a la teoría propuesta” (Castro, 2010: 38).

Por estos motivos, el empleo del estudio de caso –a nivel interpretativo- resulta ser una herramienta adecuada para el cumplimiento de los objetivos trazados para esta investigación.

Desde una perspectiva epistemológica se utilizó el método hermenéutico el cual se define como “una realidad constituida no solo por hechos observables y externos, sino por significados e interpretaciones elaboradas por el sujeto a través de la interacción con los demás. Por lo tanto, la teoría hermenéutica se centra en la identificación de las reglas que subyacen, siguen y gobiernan los fenómenos sociales” (Pérez, 1998:28).

Se considera esta opción metodológica como una posibilidad que permite ir más allá de un intento por encontrar reglas que guíen la interpretación de los discursos. En este caso, la interpretación consiste en encontrar espacios visibles, encubiertos o que permitan conocer aspectos significativos de la cotidianidad de las agrupaciones de ciclistas que han participado o anhelan participar en procesos de gestión pública.

Sumado a esto, se toma esta opción, debido a que este tipo de investigación permitió seguir modelos de carácter emergente, vale decir, elementos que se fueron conociendo a lo largo de la investigación; considerando las distintas perspectivas de los participantes involucrados.

2.2. Tipo de estudio

El tipo de estudio es de carácter exploratorio-descriptivo. Exploratorio, en cuanto se configura como una experiencia investigativa particular y escasamente analizada por la comunidad científica. Y descriptivo, en cuanto se pretende describir con la mayor cantidad de detalles posibles, los discursos de agrupaciones de ciclistas en relación al desarrollo del uso del espacio urbano de la ciudad de Santiago.

2.3. Universo y muestra

El universo de estudio está representado por las agrupaciones de ciclistas que orientan su trabajo al incentivo del transporte sustentable de Santiago. En Santiago hay cerca de 20 agrupaciones de ciclistas que cuentan con un trabajo activo, sólidamente organizado y constante en el tiempo. Para efecto de este estudio, se tomará como referencia a seis de ellas. El tipo de muestra es no probabilística o dirigida, esto quiere decir que los sujetos de la muestra generalmente son seleccionados en función de su accesibilidad o bajo criterio personal del investigador. Así mismo, es una muestra intencionada y está basada en los sujetos tipo, quienes serán individuos que cuenten con los siguientes requisitos:

Tabla N° 1: Criterios de selección de la muestra de informantes

Criterio de selección de la muestra
Integrantes con una trayectoria de al menos 2 años participando de manera activa en su agrupación
Integrantes que ocupan algún cargo directivo en sus respectivas agrupaciones
Integrantes con un discurso orientado a demandas y propuestas explícitas respecto al modo en cómo conciben y proyectan la ciudad.
Integrantes que poseen intereses asociados a temas de movilidad, participación y ejercicio de la ciudadanía en la agenda pública.

(Fuente: Elaboración Propia)

El contacto inicial con el primer informante, se realizó a través de un acercamiento al campo, puntualmente a los lugares en que se congrega la agrupación a propósito de una de sus actividades públicas. Posteriormente se empleó la estrategia “bola de nieve”, la cual permitió un acercamiento mediante contactos a los demás informantes.

Se seleccionaron seis organizaciones apelando al criterio acceso y disponibilidad de información, puesto que estas organizaciones han trabajado y luchado de manera permanente durante los últimos años por la reivindicación del uso de la bicicleta como alternativa para la movilidad y el transporte sustentable de la ciudad de Santiago.

1. La primera de ellas, es el Movimiento Furiosos Ciclistas, esta agrupación opera en Santiago hace aproximadamente 30 años. Su trabajo en términos generales se orienta a reivindicar el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, compartiendo las vías y sin contaminación. La importancia de esta organización reviste en que su modo de operar es un modelo de referencia para agrupaciones emergentes de ciclismo urbano, no tan solo por el tiempo que lleva de funcionamiento, sino también porque es la agrupación con mayor impacto en los medios de comunicación y opinión pública.

2. La segunda agrupación ciclista es Macleta, (mujeres arriba de la cleta). Esta agrupación cuenta con 9 años de trabajo y está compuesta en su totalidad por mujeres. Su principal objetivo es colaborar con el incremento del número de mujeres que usen la bicicleta en la ciudad.

3. La tercera es la agrupación ciclista Bicipaseos Patrimoniales. Se constituyen como Centro Cultural y su objetivo principal es difundir el patrimonio cultural de la Región Metropolitana, mediante actividades que promuevan el uso de la bicicleta. Nace el año 2012 como organización funcional de la comuna de Santiago.

4. La cuarta agrupación es Vive la Bici, confirmada el año 2012 por un ex integrante del movimiento Furiosos Ciclistas. Se constituyen como agrupación a partir de la convicción de que el uso de la bicicleta genera una ciudad más amable y sustentable.

5. La quinta agrupación es Educleta, organización sin fines de lucro conformada el año 2009 con la intención de fomentar el ciclismo urbano de manera sustentable,

segura e inclusiva a través de intervenciones en establecimientos educacionales de la Región Metropolitana.

6. La sexta agrupación es el colectivo “Muévete Santiago”, constituido por representantes de 17 agrupaciones de ciclistas. Este conglomerado de alcance metropolitano e inspirado por los mismos anhelos, dirige su accionar a la generación de propuestas asociadas a promover “un nuevo paradigma de movilidad y una nueva cultura urbana” (Muévete Santiago, 2015). En la actualidad se constituye como interlocutor legítimo y validado por el movimiento de ciclista de la ciudad de Santiago. Como movimiento, llevan 2 años de ejercicio.

Con relación al ítem anterior, los participantes son integrantes pertenecientes a las organizaciones ya nombradas que cumplan con los requisitos:

Tabla N°2: Participantes de la investigación

Nombre de la agrupación	Cargo que ocupa	Tiempo de participación
Furiosos Ciclistas	Vocero	10 años
Macleta	Miembro fundador	9 años
Bici Paseos Patrimoniales	Vocero	3 años
Vive la Bici	Miembro fundador	3 años
Educleta	Miembro fundador	6 años
Muévete Santiago	Miembro fundador	2 años

(Fuente: Elaboración Propia)

2.4. Técnica de Recolección y Producción de Información

Para recoger los datos se utilizó la entrevista en profundidad (Sierra, 1998) ya que es una herramienta que posibilita encontrar las distintas perspectivas de los actores involucrados. Estas se realizaron de manera individual con el fin de recopilar la mayor cantidad de datos posibles para el análisis. A partir de las propias

experiencias de los actores, se buscó abordar la problemática en toda su complejidad, dando cuenta de sus significados, sus ideas y la estructura simbólica que le atribuyen en un momento y lugar específico (Sierra, 1998). El instrumento utilizado para recoger los datos fue la pauta de entrevista (Anexo 1). Previo a la realización de cada una de las entrevistas, se invitó a los entrevistados a firmar un consentimiento informado, donde junto con presentar los objetivos y alcances del estudio, se les señalaba que el uso de los datos sería confidencial y previa aprobación de ellos en cuanto informantes (Anexo 2).

El carácter semi-estructurado de las entrevistas (Sierra, 1998), permitió dirigir la conversación hacia el tema principal, la caracterización de los procesos de participación ciudadana empleada por las agrupaciones de ciclistas en relación al uso del espacio público de la ciudad. Se trató de una narración abierta, donde el sujeto no estuvo anclado a un territorio preestablecido.

Esta opción metodológica dejó abierta la posibilidad de que aparecieran elementos no considerados inicialmente, promoviendo de este modo que emergieran nuevos elementos en la discusión. Es así como los entrevistados pudieron contar su historia dando respuesta a las preguntas relacionadas con el problema en específico.

Para ello se realizaron seis entrevistas individuales. El número de entrevistas estuvo sujeto al principio de “saturación” de datos. Esto significa, la cantidad de entrevistas estuvo dada por la decisión de la investigadora de cesar, a propósito de que no se produjeron más hallazgos en relación a las categorías analizadas.

2.5. Técnica de análisis de la información

Una vez recogidos los datos se utilizó el análisis de contenido el cual consiste en una técnica de interpretación de datos, que permite conocer determinados aspectos y fenómenos de la vida social (Ávila, 2003).

El análisis se realizó a través de la codificación abierta, la que es entendida como el proceso analítico por medio del cual se identifican los conceptos y se descubren en los datos sus propiedades y dimensiones (Strauss y Corbin, 2002). Por medio de este tipo de codificación, se logró una caracterización de los datos, por lo que fue necesario ser lo suficientemente perceptivo como para ir definiendo categorías que representaran lo más certeramente las opiniones entregadas por los informantes. Este estilo de codificación, fue sistematizado a través de una rejilla de contenido, basada en el cruce de las categorías de análisis y las opiniones vertidas por los mismos entrevistados.

A continuación se presentará la operacionalización de variables que configuran el mapa de análisis de este estudio.

2.6. Operacionalización de las variables

Tabla N°3: Operacionalización de variables

Dimensión	Categorías/Tópicos de Interés
Participación	Intereses por las cuales las agrupaciones participan
	Formas de participación de las agrupaciones
	Propuestas generadas a partir de su participación

(Fuente: Elaboración Propia)

2.7. Consideraciones metodológicas

El acceso al campo de estudio se realizó a partir de una estrategia de vinculación a diversas actividades públicas convocadas por una agrupación en particular, Bicipaseos Patrimoniales. La participación de la investigadoras, facilitó no tan solo conocer en terreno las acciones y discursos de la organización, sino que también,

dio pie a poder acceder a otras organizaciones afines a los intereses del estudio, contando para ello con los contactos necesarios para la obtención de las entrevistas.

Dado el carácter activista de las agrupaciones y el interés de éstas en poder transmitir su mensaje y colaborar a la generación de conocimiento en base a sus propias experiencias, la recogida de datos no contó con mayores dificultades.

Considerando que el espacio público se sitúa como un lugar con valor esencial para las organizaciones, el trabajo de campo se llevó a cabo justamente en dicho contexto.

En cuanto al instrumento de recogida de datos, cabe señalar que el guión temático de la entrevista fue construido a partir de la operacionalización de las variables en función de los objetivos y preguntas que guiaron el estudio de caso.

En relación al análisis de resultados, el proceso de construcción estuvo centrado en poder respetar lo más puramente posible los discursos de los informantes, su contexto y el rol que cumplen en éste.

El contexto en el que se genera este estudio de caso, se sitúa en el proceso finalización de un Magíster en Intervención Social desde una óptica interdisciplinaria, por tanto, la incorporación de un apartado referente a la generación de propuestas para la transformación social, resultó clave y se configuró por tanto en una intención por contribuir al abordaje del fenómeno.

CAPITULO III: MARCO DE REFERENCIA TEÓRICA

3.1. Derecho a la ciudad: el desafío de la movilidad

Hoy en día la ciudad no tan solo es comprendida como una determinada entidad político-administrativa urbanizada en la que se desenvuelven las sociedades, sino

más bien como un espacio de interacción, identidad, significación y desarrollo para los diversos actores que la constituyen.

El desarrollo sustentable y equilibrado de la misma, surge como un interés relevante para un marco de disciplinas que han basado sus reflexiones ahondando su comprensión. De esta manera más allá de querer conceptualizar la noción de ciudad, surge el interés por ahondar sobre la perspectiva de los derechos de la ciudad, entendiéndolos como un elemento sugerente para su análisis.

Desde esta perspectiva, teóricos como Lefevre (1968), instalan a la discusión la noción de “Derechos Urbanos”, avanzando en la puntualización de aquellos que refieren a “El Derecho a la Ciudad”. Esta tipología se define “(...) como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sostenibilidad, democracia, equidad y justicia social” (Sugranies, 2010), los cuales, al igual que los derechos laborales, de educación y salud debieran ser garantizados por el Estado.

Así mismo Lefevre (1968) en Sugranies (2010) aboga a través del derecho a la ciudad a “rescatar el hombre como elemento principal, protagonista de la ciudad que él mismo ha construido” (Sugranies, 2010). El derecho a la ciudad es entonces restaurar el sentido de ciudad, instaurar la posibilidad del “buen vivir” para todos, y hacer de la ciudad “el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva” (Sugranies, 2010).

De manera muy alineada a los postulados de Lefevre, Jordi Borja (2012) plantea el derecho a la posibilidad de construir una ciudad en la que se pueda vivir dignamente, donde las personas sean capaces de reconocerse como parte de ella, donde se posibilite la distribución equitativa de diferentes tipos de recursos, trascendiendo de esta forma los principios político- económicos que han primado durante las últimas décadas.

Para efectos de este análisis, es que surge la posibilidad de tomar los aportes de Borja en torno a la puntualización de estos derechos, siendo relevante de mirar aquel que refiere al derecho a la movilidad y a la accesibilidad. Estos se entienden

como el derecho a moverse con facilidad por la ciudad, sin reservar ese derecho a quienes disponen de vehículo privado. Postula también que el derecho a la movilidad y accesibilidad debiese universalizarse, en cuanto permita observar posibilidades de diversificación del transporte (Borja, 2012).

Así mismo releva el derecho a la centralidad accesible y simbólica, a sentirse orgullosos del lugar en el que se vive y a ser reconocidos por los otros, a la visibilidad y a la identidad, además el disponer de equipamientos y espacios públicos cercanos, como una condición de ciudadanía. El derecho a la movilidad, supone información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades, señalando que esta comprensión de los derechos debieran apelar a universalidad para fortalecer la democracia de las ciudades (Borja, 2010).

Desde ahí que cobra especial sentido “comprender el espacio público como un elemento articulador del tejido urbano regional o metropolitano y como un elemento de cohesión, tanto física como simbólica” (Borja y Muxi, 2000: 15).

Esta noción integradora de los derechos, pone en manifiesto, la necesidad de visibilizar el espacio público como un lugar altamente simbólico, en el que la integración de quienes lo conforman y la distribución equitativa del espacio, cobra sentido.

A partir de estos planteamientos, surge el interés por conocer los mecanismos desde los cuales se configura la planificación urbana, poniendo en relieve los espacios de planificación que tiene la ciudadanía para su definición. Dicha planificación debiera tener en consideración el paradigma que propone Lefevre (1968) en relación a los derechos a la ciudad. A partir de esta lógica, dichos procesos de planificación pudieran estar contruidos de manera tal, que la ciudadanía, como principal actor involucrado en sus efectos tuviera mayor cabida en dichos procesos.

3.2. Planificación Urbana

La planificación urbana u ordenación territorial puede ser definida de numerosas maneras y de acuerdo a diferentes grados de complejidad.

Desde una perspectiva tradicional, la planificación urbana “(...) está relacionada con el rol del Estado, en sus diferentes niveles, para intervenir en el diseño, administración y mantenimiento de ciudades” (Roitman, 2008). Este proceso tiene en cuenta directrices sobre el crecimiento de los asentamientos humanos, sus funciones y los instrumentos para ordenar la dinámica urbana.

Desde una visión más amplia, el Estado no solamente interviene en la planificación urbana, sino también lo hacen el sector privado y la sociedad civil. En este sentido, los planificadores urbanos ya no sólo son técnicos que trabajan para la burocracia estatal y política, sino también para los desarrolladores urbanos y las organizaciones de la sociedad civil (Friedmann, 1998 en Roitman, 2008).

La planificación urbana por tanto, se trata no tan solo de una definición del uso del espacio público, sino también de los mecanismos de restructuración social y económica que para estos fines se requieren. Esta idea pone en relieve, la necesidad de superar la noción de la planificación urbana como simplemente relacionada a reglas y regulaciones, ampliándola hacia miradas más complejas para su comprensión.

Este paso implica necesariamente asumir que la planificación urbana es por sobre todo “un proceso altamente politizado donde los intereses de los diferentes actores involucrados tienen gran relevancia y en la que, por lo tanto, la negociación se convierte en una estrategia esencial” (Roitman, 2008).

3.3. Participación Ciudadana

El concepto de participación ciudadana ha sido trabajado por innumerables autores desde las ciencias sociales. Según Gyarmati (1987) la participación ciudadana es

entendida como “la capacidad real y efectiva del individuo o de un grupo de tomar decisiones sobre asuntos que directa o indirectamente afectan su vida y sus actividades en sociedad” (Gyarmati, 1987 en Velásquez; Martínez, 2004).

Por su parte, Zimmerman y Rappaport (1988), definen este concepto como el “involucramiento en el que un individuo participa sin sueldo en orden a lograr una meta común” (Zimmerman y Rappaport, 1988 en Velásquez; Martínez, 2004).

Desde el Estado chileno, una política de participación ciudadana supone roles diferenciados tanto para el Estado, el Gobierno, las fuerzas públicas como para la sociedad civil (De la Maza, 2011).

Por tanto, el concepto de participación ciudadana, releva como ejes constitutivos de la misma, la capacidad de los sujetos a tomar decisiones, de involucrarse en la esfera de lo público en pos de la consecución de un objetivo común, de ser parte de la discusión pública en cuanto habitante de una misma comuna, ciudad y nación.

Así mismo, otros autores categorizan la participación ciudadana a partir de la premisa de que existen diferentes tipos de ésta, como también existen diferentes niveles de participación.

Garcés (2010) por ejemplo, clasifica los tipos de participación en función a las diversas esferas desde las cuales se desenvuelven los sujetos, dentro de éstas destaca los siguientes: participación social, participación comunitaria, participación ciudadana y participación política.

El siguiente cuadro contiene la síntesis de los tipos de participación desarrollado por el autor.

Tabla N° 4: Tipos de participación

Tipos de participación (Garcés, 2010)
--

Participación social	Refiere a los fenómenos de agrupación de los individuos en organizaciones en el ámbito de la sociedad civil para la defensa de sus intereses sociales. En esta modalidad de participación, los sujetos no se relacionan con el Estado sino con otras instituciones sociales.
Participación comunitaria	Se entiende la relación de los ciudadanos con el Estado, quien cumple una función de impulso asistencial a las acciones vinculadas con asuntos inmediatos que los primeros deben ejecutar.
Participación ciudadana	Hace referencia a la intervención de los individuos en actividades públicas, en tanto éstos son portadores de intereses sociales.
Participación política	Es entendida como la intervención de los ciudadanos a través de los partidos políticos donde contienden por puestos de representación

Por otra parte, Arstein (1971) define distintos niveles de participación los que presenta desde una perspectiva del poder ciudadano a partir de una escalera de la participación. Esta escalera grafica la intensidad de la participación, la que va desde la manipulación y la terapia, llegando a procesos de inclusión más efectivos como el nivel informativo, consultivo y deliberativo.

El siguiente cuadro refleja en síntesis estos postulados:

Tabla N° 5: Niveles de Participación

Niveles de Participación (Arstein, 1971, en Correa, 2013)	
Informativa	Se entiende como la entrega de información de calidad y oportuna a los ciudadanos. Desde la perspectiva del derecho a estar informado. La ciudadanía puede apelar a ésta, por ejemplo, a través de las leyes de transparencia.
Consultiva	Integración de la ciudadanía, en cuanto a su nivel de opiniones, decisiones, políticas o desde la gestión pública.
Deliberativa	Participación en la cual existe una intervención activa, incluyendo al grupo, para luego incorporar los procesos dialógicos en la toma de decisiones.

Co-producción:	Ciudadanos organizados, son capaces de producir bienes públicos junto al Estado o a la empresa privada.
Control Ciudadano	Supone la capacidad de velar por el desarrollo de objetivos propuestos por parte del Estado, a nivel nacional y local. Por parte de la fiscalización de los ciudadanos, en dinámicas relacionadas al accountability, y por parte de autoridades públicas. Llegando incluso a la revocación de mandato.

Aunado a los niveles presentados por el autor, se incorporan, además, para el análisis posterior, la co-producción y el control ciudadano, teniendo como eje la distribución del poder y la injerencia de la ciudadanía en la toma de decisiones.

A partir de esta última clasificación, De la Maza (2011), sostiene que las formas de participación más recurrentes en Chile, son la informativa, la consultiva e instrumental, que a partir de su lectura, estos tipos de participación invisibilizan a personas, situándolas como sujetos pasivos y no como actores de lo social (De la Maza, 2011).

Muy en concordancia con lo anterior, Fernández (2006) refiere a la necesidad de generar procesos de participación sustantiva, que debieran configurarse en un fin en sí mismo, apostando como consecuencia de ello a la profundización de la democracia (Fernández, 2006).

3.4. Participación Ciudadana en los Procesos de Gestión Pública y las dificultades de su implementación

En los últimos 40 años, el poder de los actores que intervienen en la ciudad ha cambiado significativamente. El factor más analizado ha sido el repliegue del Estado y la emergencia de un sector privado formado por empresas que intervienen en áreas cada vez más estratégicas del desarrollo urbano. La privatización de servicios básicos o las concesiones de obras públicas son muestras claras de esta tendencia (Iribarne en Poduje 2008).

Desde el punto de vista de la planificación urbana, este cambio en el mapa del poder explica el paso de un modelo racionalista, normativo y vertical a otro de carácter estratégico, que pretende integrar en las decisiones de política urbana a los distintos actores que pueden incidir o verse afectados por ellas (Iribarne, 2008 en Fernández, 1997).

No obstante, y a pesar de las intenciones declaradas por parte del Estado, las relaciones entre éste y las Organizaciones de la Sociedad Civil, (OSC en adelante), representan un complejo y diverso escenario, que producto del modelo económico neoliberal y del abandono del Estado de las necesidades de la población, han generado dinámicas, de dependencia, subordinación y autonomización, entre ambos (Correa, 2013).

Esto ha limitado la participación de las OSC en la formulación de políticas públicas, en la medida que no son capaces de reconocer los espacios y mecanismos de innovación de participación ciudadana, que ellas han generado (Correa, 2013).

A partir de ello, y en consideración a estas tensiones, la ley 20.500 sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública, establece tres ejes fundamentales: Información y Consulta a la Ciudadanía, Control ciudadano y Fortalecimiento de la Sociedad Civil (Secretaría General de Gobierno, 2011). Cabe señalar que la ley contempla la participación consultiva, que como fue expuesto anteriormente, refiere a la integración de la ciudadanía, en cuanto a su nivel de opiniones, decisiones, políticas o desde la gestión pública. Las modalidades de participación que la ley contempla refieren a la participación de los ciudadanos en las políticas públicas participativas, la creación de un Consejo de la sociedad civil, Consulta ciudadana y entrega de información relevante (Secretaría General de Gobierno, 2011).

Según Correa (2013), para la implementación de estas modalidades de participación, resulta necesario el establecimiento de una relación de confianza y reconocimiento entre Estado y OSC, facilitando de este modo la formulación de políticas públicas inclusivas, desde abajo, las que deben incorporar la participación

no sólo consultiva de los ciudadanos, sino también en niveles de deliberación y co-producción. (Correa, 2013)

Poduje (2008) por su parte, sostiene que en este nuevo escenario, el rol de la sociedad civil no resulta tan claro. Si bien la planificación estratégica reconoce su valor dentro de la lógica de consensos, su poder tiende a diluirse, lo que en Chile se explica, según el autor, por dos factores: el primero tiene que ver con el origen de la mayoría de los movimientos ciudadanos. En general, se trata de comunidades pequeñas que reaccionan ante proyectos puntuales y que se diluyen una vez que el conflicto termina (Poduje, 2008). El segundo factor es institucional. Pese a los cambios en la distribución del poder, las leyes chilenas que regulan el desarrollo urbano se basan en un sistema representativo que permite interpretar la voluntad de los ciudadanos-electores sin necesidad de recoger directamente su opinión. Por ello, y pese a los intentos por crear un “Gobierno Ciudadano”, las instancias legales de participación son escasas y en ningún caso vinculantes (Poduje, 2008).

La relevancia de incorporar a los movimientos sociales en la gestión pública cobra principal interés en la medida que estos se configuran como actores altamente concedores de las distintas materias de interés público. Dicha expertiz viene dada por el impacto que las políticas públicas generan en su cotidianidad. Por tanto, y en miras de incorporar la dimensión participación ciudadana en los procesos de gestión pública, los movimientos sociales son un aporte sustantivo para su definición.

3.5. Contexto en el que surgen los Nuevos Movimientos Sociales Urbanos

El contexto en el que surgen los nuevos movimientos sociales urbanos se remonta a la emergencia de dos procesos internacionales que han sido determinantes para su conformación: la globalización y el neoliberalismo.

La globalización es entendida como “(...) el proceso resultante de la capacidad de ciertas actividades de funcionar como una unidad de tiempo real a escala planetaria”

(Castells, 1999:5). Dicho proceso se compone de cuatro aspectos: 1) la globalización de los mercados financieros; 2) la globalización de la ciencia, la tecnología y la información; 3) las redes de intercambio y los flujos comunicacionales; 4) La globalización de la política.

Según Castells (2009) Las repercusiones vinculadas a cada uno de estos aspectos, están asociadas a la determinación de los movimientos de los capitales, el crédito y las monedas, la conformación de las grandes multitiendas transnacionales y medios de comunicación masivos, avances acelerados en materia científica y tecnológica y en términos políticos, un debilitamiento del estado nación en cuanto supremacía de las instituciones de política mundial.

Ante este escenario, América Latina se incorpora a la globalización de manera desigual en los procesos de intercambio e interacciones transnacionales, trayendo consigo consecuencias sociales y económicas que conllevado a la marginación de amplios sectores de la sociedad (Garretón, 2000). En palabras del autor, dichos procesos, han significado “una expulsión, marginación, atomización, reducción y eliminación de los espacios de construcción para los actores sociales” (Garretón, 2000: 23).

Por otro lado, el neoliberalismo, es entendido como un modelo económico de desarrollo y acumulación de riquezas que se consolida y expande por medio de la globalización. Su principal consecuencia, está asociada a la interpenetración e interdependencia de los mercados internacionales en los ámbitos productivos, financieros y comerciales (Richmann y Fernández Buey, 1994).

El vínculo entre los países Latino Americanos y los países desarrollados, se configura por tanto, en una relación de dependencia de los primeros por sobre los segundos, dificultando su desarrollo y posicionándolos en un lugar de inestabilidad y precariedad económica y social. (Richmann y Fernández Buey, 1994).

Castells (2009) señala que dicha precariedad se condice, con las posibilidades económicas de las naciones de poder invertir en ciencia y tecnología para hacer

aún más eficientes los procesos productivos, situación que agrava aún más las brechas existentes en torno a las posibilidades de inversión y desarrollo económico de los países. Para el autor, esto acarrea grandes consecuencias a nivel económico y social, en la medida que el modelo neoliberal globalizado, al regirse bajo las leyes del mercado de manera desintegrada, disocia la dimensión crecimiento económico con la de integración y desarrollo social. Como efectos de este proceso, es posible señalar dentro de los más relevantes, la inequitativa distribución del ingreso y la vulnerabilidad social. En cuanto a esta última, señala que su consolidación culmina en procesos de exclusión social de quienes no logran sumarse a la competencia de los mercados mundiales.

Tanto la globalización como el neoliberalismo, han provocado profundas transformaciones sociales, generando de esta forma un nuevo orden social conocido como sociedad postindustrial. Dicho orden se caracteriza por girar en torno al consumo y la información (Touraine, 1997). En el caso de Latino América, este tipo de sociedad coexiste con formas tradicionales de organización social, generando importantes cambios en la conformación de la cultura y las subjetividades. La versatilidad de los medios de comunicación, contribuyen en gran medida a que se generen estos cambios, sobre todo en lo que respecta a los lazos sociales y la configuración de las identidades colectivas (Castells, 2009).

En este contexto y pese a la crisis ideológica de las tradiciones por la que se han visto afectados los países Latino Americanos, surgen diversos movimientos urbanos, los cuales buscan desde diversos mecanismos, aminorar las brechas sociales producidas por la globalización y el neoliberalismo, procurando para ello, ser parte constitutiva de los procesos de cambio de las naciones.

Los movimientos sociales urbanos por tanto, son entendidos como “(...) un movimiento que articula la ciudad, la comunidad y el poder, crea su propia conciencia (...) manteniendo su autonomía y relacionándose con la sociedad mediante el apoyo de profesionales y de las imágenes transmitidas por los medios de comunicación.” (Rey, Cedillo, Gimeno, Muñoz, 2001: 314)

A partir de estas consideraciones, diversos movimientos sociales urbanos, han levantado demandas y exigencias, dejando en evidencia las injusticias por las cuales se ven afectados. Ejemplo de ello, es el movimiento ciclista urbano, quien a través de lógicas reivindicativas del uso del espacio público, ha protagonizado procesos de cambio en las ciudades. A continuación se presentará un recorrido por lo que ha sido su conformación y sus principales demandas.

3.6. Movimiento Ciclista Urbano

Los orígenes del movimiento ciclista urbano, se remonta a los años 60 y 70 en Europa y Estados Unidos, luego de un largo periodo de dominio del automóvil. A partir de esto, surgen en diversos países, grupos organizados en pos de la causa ciclo-ecologista. Sus principales intereses, estaban orientados a rehabilitar el lugar de la bicicleta en la ciudad después de años de indiferencia y para ello, crearon una serie de estrategias de concientización del uso de este medio de transporte (Tironi, 2011).

Influenciados por las ideas de Marcuse contra el capitalismo, los pioneros en lanzar el concepto de bicicletas públicas fueron los holandeses. Inspirados en denunciar el uso del automóvil privado y como proposición de una visión alternativa de organizar la ciudad, los “provos” holandeses distribuyeron bicicletas por toda la ciudad a libre disposición de sus habitantes. Se trataba de un programa político de denuncia al modelo imperante, el cual tras un periodo de puesta en marcha, se vio truncado ya que se le acusó de fomentar la incivilidad (Tironi, 2011).

En la actualidad, la idea de bicicletas públicas se globalizó en manos de privados, pudiendo encontrarlas en múltiples ciudades del mundo incluida Santiago.

Lo que en los 60 fue entendido como una idea rebelde que llamaba al desorden público, hoy en día forma parte de un valor agregado a las ciudades que desean inscribirse en la llamada “cultura verde” (Tironi, 2011).

En relación a esto último, Boltanski y Chiapello (2002), plantean que el gran dinamismo del capitalismo contemporáneo, reposa precisamente en esa capacidad de hacer suya parte importante de los valores e ideologías en nombre de los cuales era criticado y acusado (Boltanski y Chiapello, 2002 en Tironi, 2010).

Otro caso relevante, se llevó a cabo en el escenario de Montreal, Canadá durante la década del 70 y fue denominado Monde a bicyclette. El colectivo desplegó una serie de acciones orientadas a sensibilizar a las autoridades y la población general. Sus objetivos como movimiento estaban asociados a restarle espacio al automóvil, en la medida que reconocía una injusticia espacial, apelando a una democratización en sus formas de uso. Para reivindicar el territorio, desarrollaron escenificaciones orquestadas que buscaban la legítima ocupación del espacio público, permitiendo la circulación de un objeto mucho más frágil que el auto, la bicicleta.

CAPITULO IV: PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

Sobre el análisis realizado, a continuación se presentan los resultados, los cuales abordan los diversos tópicos que contempla este estudio de caso. Dichos resultados se estructurarán mediante la presentación de las categorías evidenciadas en la operacionalización: 1) Intereses por las cuales las agrupaciones participan; 2) Formas de participación de las agrupaciones; 3) Propuestas generadas desde la agrupación a partir de su participación en el colectivo. Todo esto, en miras de poder responder a la pregunta de investigación, la cual, como ya fue expuesta, apunta a responder **¿Cómo son los procesos de participación que desarrollan seis agrupaciones de ciclistas en relación al uso de los espacios urbanos de la ciudad de Santiago?**

4.1. Intereses por las cuales las agrupaciones participan

Los intereses por las cuales las agrupaciones participan, son entendidos como las razones, motivaciones e inquietudes que dieron origen e inspiraron la conformación de las organizaciones y que permiten que en la actualidad, realicen diversos tipos de intervenciones. El orden de presentación, se realizará de la siguiente manera: 1) Furiosos Ciclistas, 2) Macleta, 3) Bicipaseos Patrimoniales, 4) Vive la Bici, 5) Educleta, 6) Muévete Santiago.

Desde esta perspectiva, las reflexiones que los mismos representantes de las organizaciones manifiestan fueron las siguientes:

En el caso de Furiosos Ciclistas, los intereses que cimentaron su creación como organización ciclista tuvieron que ver con los siguientes argumentos:

La furia no habla de un tema de enojo, la furia es un descontento con la desigualdad, con la desigualdad que encontramos todos los días en las calles nosotros los ciclistas, (...) la desigualdad en la decisión de inversiones que hay sobre todo para los peatones, hacia no mejorar un transporte público que es lo fundamental para resolver esas inequidades sociales que tiene tanto una ciudad como un país. (...) Pretendemos ser un movimiento con perspectiva, tratar de pensar un poco más allá, queremos ver en la bicicleta, algo que va más allá de ser un medio de transporte, (...) y no que no podamos pensar la ciudad de una manera distinta. Donde la equidad sea parte fundamental de esta supuesta nueva planificación de ciudad. Y la bicicleta, (...) pretendemos que sea parte de esta equidad, una alternativa viable, eficaz, eficiente, rápida, muy barata para resolver temas de movilidad. Ahora bien, actualmente apuntamos a ir un poco más allá. Miramos la bicicleta como una oportunidad para el fomento de la ciudadanía. Las personas que transitamos somos parte de la ciudad, nos entendemos como la sangre de la ciudad misma. Entonces vemos a la bicicleta como una especie de acertijo que te entrega la ciudad. Apuntamos a poder desarrollar una sociedad mucho más

amable, mucho más cordial, mucho más relacionada con su entorno
(Integrante Furiosos Ciclistas)

La mirada de Furiosos Ciclistas entrega claves para comprender que la bicicleta se ha transformado en un medio para posicionar en la discusión pública temas tan relevantes como la equidad en transporte, la búsqueda incesante por generar mecanismos que aporten a la movilidad, siendo la bicicleta una oportunidad concreta para fomentar ciudadanía. De alguna forma, el ciclista pasa a ser un ciudadano más, que a través de su participación en el espacio público, facilita que esta sociedad fomente la amabilidad con la sociedad y el involucramiento con el entorno.

En lo que respecta a los intereses que estuvieron a la base de la conformación de Macletas, fue posible extraer el siguiente fragmento:

“Macleta desde sus inicios ha levantado temas de género como un tema diferenciador de la política pública en el sentido de decir, oye, si hacemos una política pública en general que habla de números, porque los modelos de transporte son números, que no habla de personas incluso, son pasajeros en un viaje. Lo que nosotros tratamos de llamar la atención e incidir, es en decir “en realidad el modelo, van viajes, van personas. (...) No son en el fondo seres abstractos, son personas que tienen distinto sexo, son personas que tienen distintas capacidades físicas, son personas que tienen distintas edades, que vienen desde distintos puntos de la ciudad, que tienen necesidades de transporte distintas. (...)Lo que hacemos en Macleta es como levantar esa diversidad y en el fondo poner sobre la mesa que las políticas públicas tengan que incorporar esa diversidad. Nosotras queremos ser parte del cambio que Santiago necesita” (Integrante Macleta).

El llamado de Macleta es a levantar propuestas en la definición de políticas públicas conducentes a un mejoramiento en las condiciones de transporte y de movilidad de los habitantes de la ciudad. Desde su experticia, vinculada a transporte y género,

plantean la necesidad de levantar aspectos cualitativos relevantes que vayan en pos de la incorporación de esas particularidades en la definición de éstas. Desde esa perspectiva, las razones por las cuales participan apuntan a una reivindicación no tan solo de los ciclistas, sino también de todas las personas que se movilizan por la ciudad, sin importar el sexo, la condición social o las capacidades físicas.

En este sentido, el uso de la bicicleta pasa a formar parte de esa diversidad a la cual refiere, en cuanto se configura como un medio que permite acoger una necesidad de transporte diferente y que por tanto, requiere ser considerada a la hora de pensar los cambios que la ciudad necesita.

Bicipaseos Patrimoniales, a través de su vocero, presenta una mirada distinta a las dos anteriormente expuestas. Para ellos, la discusión por la movilidad y el desarrollo sustentable, son temas que tratan tangencialmente. Su foco más bien está puesto, en la asignación de valor al patrimonio de la ciudad. En palabras de su integrante, se rescata el siguiente extracto de la entrevista:

“Bueno, en el caso particular de Bicipaseos me parece que su aproximación al tema del transporte y la movilidad urbana es un poco lateral, tangencial, es como... en la definición de Bicipaseos es una agrupación que pone en valor el patrimonio tangible e intangible de la ciudad utilizando para ello el uso de la bicicleta y de cierta manera y como agregado, nosotros también incentivamos el uso de la bicicleta como medio de transporte, pero como principal objetivo está esta idea del patrimonio. A través de nuestras rutas queremos aportar a desarrollar un pensamiento ciudadano, un empoderamiento más directo con la ciudad. (...) Yo creo que por ahora, el aporte es ese, como el hacer que las personas miren la ciudad de otra manera, la entiendan también. Eso es algo que tiene la bicicleta en particular, por lo recorridos que hacemos.”
(Integrante Bicipaseos Patrimoniales)

El uso de la bicicleta vuelve a aparecer como un medio para acceder a la igualdad o bien para hacer frente a las inequidades en el acceso a la cultura y a la ciudad. El

patrimonio tangible e intangible de la ciudad, se transforma para esta organización como algo que pertenece a los ciudadanos y que por ende, ellos asumen el desafío de acercar la cultura a sus habitantes. El sentido que tiene para esta agrupación es coincidente con algunos de los planteamientos ya expuestos, poniendo en relieve la importancia de fomentar un pensamiento ciudadano y un empoderamiento de la ciudadanía a través del acceso a la información entregada.

Como objetivo secundario, aparece la bicicleta como un facilitador de este proceso, en cuanto se configura como un medio de transporte que posibilita mirar la ciudad de una forma distinta, en un tiempo y a escala diferente.

Para Vive la Bici, los intereses por los que deciden participar, apuntan a poder fomentar un estilo de ciudad particular, más segura y con un foco puesto en las personas.

“Para nosotros, el fomento del uso de la bici, tiene que ver con el fomento de ciudades amables, ciudades con menores velocidades, con menos accidentes. ¡No queremos más muertes! Tiene también que ver con una cuestión mucho más integral, con la sustentabilidad de la ciudad, con el cuidado del medio ambiente, con la salud física, con el cuidado de uno, tiene que ver con un montón de cosas. Para lograr eso, creemos que hace falta una educación vial real, o sea que no sea aprenderse la señalética como lo que te enseñan de repente cuando vas a sacar una licencia de conducir clase B. No, en el fondo que te digan por qué la importancia de la ciudad sustentable, por qué puedes andar en bici y no sentirte menos por andar en bici. Si fuera así, seguro se podrían mejorar las brechas que se están formando ahora, las brechas en calidad de vida que estamos creando ahora en el centro.” (Integrante Vive la Bici))

El discurso que aparece a la base de los argumentos de Vive la Bici y de quien hoy se desempeña como presidenta interina de la organización, tienen que ver con una reestructuración a las normativas hoy vigentes en materia de tránsito (disminución de la velocidad máxima de los automóviles) y en el proceso de educación

(destinados a los ciudadanos) que debería acompañar las modificaciones de la política de vialidad. Desde este lugar, sus acciones dicen relación con poder ser parte de este cambio, a través de la cual, la seguridad y la sustentabilidad sean parte de su discurso y demandas a las autoridades.

Esta organización, apuesta por tanto, a mejorar las condiciones de vida de la población en base al fomento del uso de la bicicleta y la construcción de una ciudad más sustentable y respetuosa con el medio ambiente. Así mismo, refiere a la reivindicación del uso de la bicicleta en cuanto medio de transporte legítimo y amigable con la ciudad, la salud y la disminución de las brechas en la calidad de vida de sus usuarios.

El fomento del uso de la bicicleta, para Vive la Bici tiene que ver con diversas externalidades positivas, tales como el mejoramiento de la calidad de vida, de la salud, el medio ambiente, entre otros elementos que permiten traspasar la noción de la bicicleta como mero medio de transporte.

En el caso de Educleta, el informante comenta que las razones por las cuales se constituyen y deciden participar como organización apuntan a los siguientes argumentos:

“Como Educleta, queremos fomentar el ciclismo urbano de manera sustentable, segura e inclusiva. Apuntando a preparar la congregación del espacio público, desarrollando un ciclismo más seguro y también terminar con esta injusticia que vemos todos los días en el tema del espacio público, caracterizado por tener muy pocas áreas verdes y de uso casi preferente para los automovilistas. Y en ese sentido nosotros sabemos que empoderando a los niños, empoderando a los adolescentes y adultos, nosotros podemos generar un cambio, transformar nuestra ciudad injustamente desarrollada.” (Integrante Educleta)

Este extracto de la entrevista, deja entrever la motivación de la agrupación por empoderar a las nuevas y anteriores generaciones desde un discurso conducente a recuperación del espacio público, como un espacio que pertenece a todos. A través de su discurso, deja entrever también, que actualmente una manifestación clara de la desigualdad social, pasa también por la inequidad en el uso de estos espacios, evidenciando para ello, la supremacía que tiene el automóvil en desmedro de otros medios de transporte.

En el caso del colectivo Muévete Santiago, las razones por las cuales quisieron conformarse y participar, se relacionan con los siguientes argumentos.

“Durante muchos años, varias organizaciones de ciclistas de Santiago, nos hemos dedicado a discutir sobre la ciudad que soñamos. Entonces decidimos juntarnos para aunar fuerzas, transformarnos en movimiento, aportar con propuestas que apunten a cómo mejorar la ciudad, cómo mejorar el transporte y tener una mejor movilidad. Lo que nos mueve es buscar una ciudad más humana y amable, donde el bien común esté por sobre lo individual. Partimos 12 y hoy día somos 17 agrupaciones en total.” (Integrante Muévete Santiago)

El hecho que esta agrupación de organizaciones ciclistas haya sido presentada última, tiene que ver con que todas las anteriores adhieren a los planteamientos de ésta o bien son parte del movimiento. Algunas tienen mayor presencia que otras, no obstante todas ellas se ven reflejadas en sus postulados. Los elementos que movilizan a Muévete Santiago, se vinculan a la idea de construir ciudad en base a los intereses y demandas provenientes de la misma ciudadanía, en relación al mejoramiento del transporte y de la movilidad en base a valores asociados a la solidaridad, la amabilidad y la relación humana entre quienes componen la ciudad.

Cabe señalar y a modo de síntesis para este apartado de resultados, que los intereses por los cuales las organizaciones presentadas deciden participar como miembros activos y representativos de sus agrupaciones, recaen en el compromiso con valores para ellos intransables e inherentes al ser humano en sociedad, los

cuales tienen que ver con el uso compartido y equitativo de los espacios públicos, la validación de la bicicleta como un medio de transporte válido y favorable para el fomento de una sociedad amable con el medio ambiente, sustentable e inclusiva para todos quienes se movilizan y transitan diariamente en ella. Así mismo, se observa un fuerte componente asociado a la concientización y responsabilización de los ciudadanos en materias que tradicionalmente han sido exclusivamente abordadas desde el aparataje público, como el transporte, la educación en ciudadanía, la educación vial, entre otros elementos, contando para ello con la participación activa de las agrupaciones de ciclistas en estos fines.

El siguiente cuadro presenta sintéticamente los intereses que originan la conformación de las agrupaciones de ciclistas presentadas:

Tabla N° 6: Intereses de las agrupaciones para participar en los procesos de participación ciudadana

Nombre de la organización	Intereses para participar
Furiosos Ciclistas	Búsqueda por lograr equidad en el transporte
	Mecanismos que aporten a la movilidad
	Mayor involucramiento con el entorno
	Sociedades más amables
Macleta	Mejoramiento en las condiciones de transporte y movilidad a través de la participación en la definición de políticas públicas
	Reivindicación de los ciclistas y todos quienes se movilizan por la ciudad asumiendo la diversidad de las necesidades de transporte y heterogeneidad de sus usuarios.
Bicipaseos Patrimoniales	Asignación de valor al patrimonio de la ciudad.
	Reconocimiento del valor por los mecanismos de desarrollo sustentable
	Relevo de la necesidad de empoderamiento y fomento de un pensamiento ciudadano crítico en relación a la inequidad en el acceso a la cultura
	Valoración por el involucramiento de los ciudadanos con la ciudad y su entorno
Vive la Bici	Reestructuración a la normativa hoy vigente en materia de tránsito
	Levantamiento de procesos educativos en materia vial

	Mejoramiento de las condiciones de vida de usuarios de la bicicleta
	Construcción de una sociedad sustentable y respetuosa con el medio ambiente
Educleta	Empoderamiento a la población en el uso del espacio público
	Visibilización de la desigualdad social en torno al uso del espacio público en donde el automóvil se encuentra en una relación de superioridad respecto a otros medios de transporte
Muévete Santiago	Construcción de ciudad en base a los intereses de la ciudadanía en relación al mejoramiento del transporte y de la movilidad
	Fomento de una sociedad amable con el medio ambiente, sustentable y e inclusiva para los ciudadanos
	Apuestas a educar a la ciudadanía en materia de transporte, ciudadanía y vialidad

(Fuente: Elaboración Propia)

4.2. Formas de participación de las agrupaciones

Las formas de expresión participativa son entendidas como los diversos mecanismos empleados por las agrupaciones de ciclistas para abordar sus objetivos. Refieren por tanto a todas aquellas actuaciones públicas que dan cuenta de una forma de intervención urbana particular. A continuación se presentarán los principales resultados obtenidos:

En el caso de Furiosos Ciclistas, el entrevistado dio cuenta de las siguientes formas de participación:

“Bueno, además de las manifestaciones de los primeros martes de cada mes, nosotros también hacemos bici desayunos, que nos juntamos los últimos viernes del mes en la mañana en puntos estratégicos de la ciudad donde convergen muchos ciclistas y los invitamos a una taza de café o una taza de té. En este espacio, esperamos a las personas con una manzana y hacemos de alguna manera, conversación de ciudad, interactuando con el ciclista o con el peatón. (...) También hacemos

reparaciones gratuitas en poblaciones para fomentar el uso de la bicicleta, ya que en poblaciones es donde más se usan. Además, si nos piden en colegios ir a hacer jornadas de educación vial, jornada de reparaciones, enseñarle a pedalear a los niños, sacarle las rueditas a sus bicicletas, también asistimos. (...) Participamos en reuniones gubernamentales de la administración de turno con respecto a modificaciones a la Ley de Tránsito, con respecto a la modificación de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción que se publicó el jueves pasado, modificando por ejemplo la cantidad de estacionamientos que debiese tener según norma ahora cada edificio, sea público o privado, como también la modificación del concepto de ciclo vía, se participó también en la confección del Manual de diseño de ciclo vías.”
(Integrante Furiosos Ciclistas)

En síntesis, manifestaciones masivas los primeros martes de cada mes (más de 6.000 personas los últimos 3 años), desayunos en enclaves de alta concurrencia de público de la ciudad de Santiago, reparaciones gratuitas de bicicletas en poblaciones, jornadas de educación vial y clases para aprender a andar en bicicleta en colegios, apoyo en la creación de manuales para el diseño de ciclovías y participación en reuniones ministeriales para la modificación de la Ley del Tránsito, forman parte de las expresiones que realizan Furiosos Ciclistas.

En el caso de Macleta, sus formas de participación se estructuran de la siguiente manera:

“Nosotros tenemos tres líneas, como más, más fuertes de trabajo. Una es educación, otra es asociatividad y la tiene que ver con participación en procesos de política pública y toma de decisiones.” (Integrante Macleta)

Para el cumplimiento del desarrollo de cada línea de acción, Macleta utiliza diversos medios de difusión para transmitir su mensaje:

(...) Lo que nosotras tratamos de hacer, de alguna manera es generar propuestas. (...) ocupamos todos nuestros medios que son la página web, columnas en algunos medios digitales, las entrevistas que nos han hecho, etc. Lo ocupamos para educar respecto a aprender a ocupar el candado de tu bici, si vas a ponerte el casco pónitelo bien, si, en el fondo educar en torno a eso. Educar sobre el uso del espacio urbano por ejemplo. Oye por qué tres autos con tres personas tienen el mismo derecho de usar la calle que un bus con 150 (...)” (Integrante Macleta)

Una de sus líneas de acción más fuertemente desarrollada, es la Escuela para Mujeres, a través de la cual enseñan a este grupo de la sociedad a desarrollar distintas competencias:

“Además educamos respecto al uso de la bicicleta. Tenemos una escuela que se llama “Escuela Bicimujer”, en que le enseñamos a mujeres que no saben nada de bici. (...) Tenemos el nivel “Bájate de la vereda” que son mujeres que saben andar pero no se atreven a usarla por la calzada (...)” (Integrante Macleta)

Así mismo, Macleta ha desarrollado un Área de Investigación a través de la cual, levantan temas vinculados a participación ciudadana, desarrollo sustentable, entre otros tópicos:

“En el área de investigación desarrollamos harta investigación individual porque estamos todas como metidas en temas similares. Trabajo hartos temas de ciudadanía, yo soy socióloga (...) otra niña es ingeniero en transporte, entonces ella aporta desde el sistema de transporte sustentable. (...) Y así como que todas aportamos desde lo individual, desde nuestro conocimiento individual pero también la generación de conocimiento colectivo.” (Integrante Macleta)

Por otra parte, Macleta ha participado en mesas de trabajo de vialidad en diversos Municipios:

“(…) por ejemplo el municipio de Santiago, nosotros hemos trabajado súper bien con la gente de Santiago, porque por ejemplo ellos, han hecho mesas de trabajo en lo que sabí te dicen “mira, nosotros hemos visto el tema de los atractores de viaje, hemos visto las franjas en las calles y estas son nuestras propuestas. Es un tema de factibilidad, como estudios de factibilidad que se llaman, en el fondo veamos, identifiquemos temas sensibles o si tenemos dos temas estas dos propuestas cómo lo hacemos” y trabajamos súper bien con la gente de la Municipalidad de Santiago” (Integrante Macleta)

En síntesis, Macleta direcciona su actuar en base a múltiples líneas de acción. A partir de ellas levantan sus discursos y generan propuestas que van en directa relación con el uso de la bicicleta y el desarrollo sustentable e inclusivo de este medio de transporte en la ciudadanía y en la elaboración de políticas tanto locales como del nivel central.

En el caso de Bicipaseos Patrimoniales, sus formas de participación constan de las siguientes acciones:

Bicipaseos mensuales (recorridos masivos en bicicleta por barrios patrimoniales de Santiago, acompañado de detenciones explicativas de la historia del lugar a observar:

(…) La gente va porque tiene la confianza de que van escoltados, van más seguros, aprenden a pedalear por la calle. (...) En nuestros bicipaseos, los temas son muy diversos los temas que se tocan, se desenmarcan de los temas más tradicionales del patrimonio, que son estos edificios antiguos que no se deberían tocar, o museos, palacios, sino que apuntan más a partir del patrimonio, pensar más el futuro, como que ese es un poquito el ejercicio. (Integrante Bicipaseos Patrimoniales)

Participación en instancias académicas:

Durante el año están las participaciones en seminarios, como una vertiente más académica. Entonces todos los años participamos en la escuela Pulcheski, que es esta escuela que hace el GAM, la agrupación Lastarria Mistral, (...) y están las invitaciones que han salido, también no sé, el consejo monumento hace Jóvenes por el Patrimonio, entonces obvio que nos invitan. (Integrante Bicipaseos Patrimoniales)

Iniciativas asociadas a la postulación a fondos públicos:

“Nosotros nos ganamos un FONDART de arquitectura moderna, cuatro rutas. Entonces las cuatro rutas están un librito. Otro que hicimos para la Municipalidad de Santiago que era para niños” (Integrante Bicipaseos Patrimoniales)

Participación en mesas de discusión y comisiones gubernamentales:

“Hay una mesa mensual con la intendencia por ejemplo, entonces la intendencia te da un listado de todo lo están trabajando ellos, el Mapocho Pedaleable, los conectores de ciclovías, el plan de no sé qué y te consultan algunas cosas, y ahí uno como que puede reclamar (...) esa es como esa la instancia.” (Integrante Bicipaseos Patrimoniales)

“El Ministro de Transporte hizo esa incorporación a esa mesa de Pro Movilidad Urbana, que si bien me llamaron a mí, me llamaron a mí para que los ciclistas estuvieran representados.” (Integrante Bicipaseos Patrimoniales)

“Está como este ejercicio tradicional de que por normativa se hace una reunión de participación ciudadana que es como para informar y pasan una lista que es una lista de asistencia y en realidad lo que están haciendo es decir en un momento “miren, participó la gente” y claro, lo que uno siente ahora es que efectivamente las autoridades, las instancias de distintos niveles, Ministerio de Vivienda, Transporte,

Municipios, están abriendo la puerta y haciendo un reconocimiento como a una especie de estos otros expertos.” (Integrante Bicipaseos Patrimoniales)

Participación en Foro Mundial de la Bicicleta:

“Lo que vamos a ir a hacer nosotros ahora por ejemplo en Medellín es hacer un workshop de como se hace un bicipaseo, de cómo se mete el contenido crítico, de cómo se hace un guión, que se yo, etc. Pero porque está la impresión de que las personas lo hagan en su territorio.” (Integrante Bicipaseos Patrimoniales)

Bicipaseos mensuales por barrios patrimoniales de Santiago, participación en instancias académicas como seminarios, iniciativas asociadas a la postulación a fondos públicos como FONDART, participación en mesas de discusión y comisiones gubernamentales como la Comisión Pro Movilidad, participación en el Foro Mundial de la Bicicleta, son algunas de las expresiones de participación que ejecuta Bicipaseos Patrimoniales.

En relación a las formas de participación de la agrupación Vive la Bici, cabe señalar las siguientes:

Iniciativas destinadas a la comunidad:

“Nosotros hacemos educación vial sostenible y charlas a la comunidad, entregamos información y generamos debate ciudadano. (...) también hacemos campañas solidarias ahora para el Norte, ¿me entiendes? Hay diferentes frentes.” (Integrante Vive la Bici)

Trabajo relacionado a la promoción del ciclismo urbano difundido por los medios de comunicación:

“Con Vive la Bici tenemos las MEM que son las Mediciones de Eficiencia de Medios de Transporte. Llevamos 8, este año realizamos la octava y

por primera vez se sumaron las autoridades de Gobierno a la medición.”
(Integrante Vive la Bici))

Participación en mesas de discusión:

“Además, participamos con las autoridades de transporte, de vivienda, urbanismo, con obras públicas también. Participamos para diseñar un poco la ciudad y construir y destruir la ciudad. Por ejemplo no sé, vamos al Ministerio de Transporte y a las mesas de trabajo y estamos constantemente demandando reducción de velocidad automotriz. Participamos también en mesas de trabajo con el gobierno de Bachelet y participé en algunas instancias, en la intendencia me acuerdo, en la Subsecretaría de Transporte y en el MINVU, (...) donde nos citaban (...) a preguntarnos la opinión de cómo, qué queríamos, que cómo queríamos la ciclo vía. Partíamos diciendo que no queríamos ciclo vía, pero como nos preguntaban, ya ok, las queremos así tal y cual diciéndoles cuáles eran los problemas que tenía la ciclo vía. Luego, llenábamos la hojita de participación, esa que se quedan ellos con la lista y para después justificar que hubo una consulta.” (Integrante Vive la Bici))

En síntesis, las formas de participación empleadas por Vive la Bici se centran en el desarrollo de iniciativas destinadas a la comunidad en materia de educación vial y al debate en temáticas relacionadas al fomento de la ciudadanía. Sumado a ello, la agrupación desarrolla acciones vinculadas a la promoción del ciclismo urbano mediante mediciones anuales de eficiencia de medios de transporte y la participación en mesas de discusión gubernamental.

En cuanto a Educleta, las formas manifestadas a través de su participación radican en los siguientes aspectos:

“Intervenir colegios y también organizaciones sociales como Juntas de Vecinos, comunidades. También hay una experiencia que estamos desarrollando ahora, que es netamente de educación vial, en los colegios

municipales de la comuna de Santiago. Toda nuestra estrategia va acompañada de cinco pilares a desarrollar, que son la educación vial, el medio ambiente, salud, ciclismo deportivo y recreativo y también mecánico.

El extracto presentado, evidencia los focos de Educleta, los cuales se vinculan a fomentar la educación vial en colegios municipales e instancias de encuentro vecinal. Esta educación vial, cobra relevancia, en cuanto profundiza su intervención en el fomento de estos cinco pilares: educación vial, el medio ambiente, salud, ciclismo deportivo y recreativo y también mecánico.

La última de las organizaciones presentadas, el colectivo Muévete Santiago, levanta diversas estrategias de intervención expresadas en los siguientes elementos de participación:

“Yo creo que la mejor forma de definirlo ahora es que es como una escuela, no es que haya sido como objetivo generar una escuela, pero se ha ido generando una escuela de ciudadanía, una escuela de democracia y eso me parece súper interesante. Más allá de poder usar esa fuerza para generar políticas públicas, lo que me parece interesante es ir generando una cultura democrática que en Chile se perdió. Y en el contexto de la crisis ambiental, tener pequeños grupos que hayan probado la democracia, que la hayan asimilado como cultura, permite entender que pese a todo lo adverso que pueda ser la situación, podemos ser capaces de conducir a mejoras. En ese sentido, la importancia del movimiento tiene que ver por una parte con que (...) la autoridad tenga alguien con quien hablar, y por lo tanto recabar información valiosa desde la ciudadanía organizada. Y por otro lado, nosotros incidir respecto a qué es lo que se decide usando el poder que tenemos. Entonces qué es lo que tenemos nosotros, tenemos básicamente organización. Tenemos capacidad de distribuir una idea, alinearnos en una idea usando sistemas

de comunicación gratuita y tenemos la capacidad de salir a la calle, esos son básicamente los poderes”. (Integrante Muévete Santiago)

A través de este extracto de la entrevista, las formas de participación de Muévete Santiago, apuntan al reconocimiento de un cierto poder emprendedor y propositivo desde la ciudadanía. Si bien no aparecen definidas acciones concretas, el informante refiere que su potencial se basa en la constitución de una escuela para la democracia en la que distintas agrupaciones de ciclistas se ven representadas. Mediante su discurso, se evidencia por tanto, una valorización hacia la propia acción colectiva, reconociendo para ello su poder y potencial como agente transformador en la toma de decisiones de la ciudad.

Tabla N° 7: Formas de participación desarrolladas por las agrupaciones de ciclistas

Nombre de la agrupación	Formas de Participación
Furiosos Ciclistas	Manifestaciones masivas de los primeros martes de cada mes.
	Bici desayuno
	Reparaciones gratuitas de bicicletas en poblaciones.
	Jornadas de educación vial, jornada de reparaciones, educación en el uso de la bicicleta en colegios.
	Participación en reuniones gubernamentales de la administración de turno con respecto a modificaciones a la Ley de Tránsito y Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.
	Participación en la elaboración del Manual de diseño de ciclo vías.
Macleta	Escuela Bicimujer
	Escuela Bájate de la vereda
	Área de investigación en temáticas asociadas a participación ciudadana, género y transporte sustentable
	Participación en mesas de trabajo de vialidad en municipios
Bici Paseos Patrimoniales	Recorridos en bicicleta por sectores patrimoniales con frecuencia mensual.
	Participación en instancias académicas (seminarios, congresos, foros)
	Iniciativas asociadas a la postulación a fondos públicos FONDART
	Participación en mesas de discusión y comisiones gubernamentales
	Participación en foro mundial de la bicicleta
Vive la Bici	Educación vial sostenible y charlas a la comunidad
	Debate ciudadano con las comunidades en el territorio

	Campañas solidarias
	Mediciones de eficiencia de medios de transporte. (MEM)
	Participación en mesas de discusión con las autoridades de transporte, de vivienda, urbanismo y obras públicas.
Educleta	Talleres de educación vial, medio ambiente, salud, ciclismo deportivo y recreativo y mecánica en colegios y en barrios.
	Participación en mesas de discusión con autoridades locales.
Muévete Santiago	Levantamiento de propuestas a las autoridades locales.
	Apoyo a actividades masivas de agrupaciones de ciclistas participantes del colectivo.
	Participación en mesas de discusión con las autoridades locales.

(Fuente: Elaboración Propia)

4.3. Propuestas generadas desde las agrupaciones a partir de su experiencia en el colectivo

Las propuestas generadas por agrupaciones de ciclistas son entendidas como el conjunto de proyectos o ideas que éstas levantan en busca de modificar una situación que desde su percepción es problemática. Estas propuestas se levantan a propósito de un proceso reflexivo generado por quienes integran las organizaciones, con la finalidad de transformar una determinada situación.

En el caso de Furiosos Ciclistas, sus propuestas se acercan al ideal de ciudad que sus integrantes quieren promover. Sus reflexiones por tanto apuntan a lo siguiente:

“Incluir equipamientos y servicios de manera equitativa en toda la ciudad. Mejorando el servicio de transporte público además, desincentivando el uso del automóvil, fomentando el uso de modalidades eficientes no contaminantes, específicamente la bicicleta, quitándole espacio al auto particular, desincentivando el uso claramente, modificando las políticas públicas de cantidad de estacionamientos versus cantidad de viviendas, aumentando impuestos al que contamina, dándole facilidades de uso a la gente que utiliza transporte poco masivo, en este caso la bicicleta que ayudan a fomentar la descongestión y la ayuda a mantener un

medioambiente saludable y tantas cosas más.” (Integrante Furiosos Ciclistas)

Las propuestas de Furiosos Ciclistas se centran en avanzar hacia el desincentivo del uso del automóvil y a la promoción de medios de transporte no contaminantes como la bicicleta, contando para ello con una serie de ideas relativas a su posicionamiento en la definición de políticas públicas.

En lo que respecta a las propuestas generadas por Macleta, éstas van en la siguiente dirección:

Asignación de recursos para infraestructura:

“Si el 5% de los viajes son en bicicleta, exigimos un gasto en infraestructura de transporte del 5% para las bicicletas. (...) Invertir en temas de infraestructura, pero infraestructura de calidad, ciclovías, ciclobandas, lo que sea, directas cómodas y seguras. No queremos ciclovías de 60 centímetros. Estacionamientos y educación para el uso de la infraestructura yo creo que también es un deber del Ministerio de Transporte.” (Integrante Macleta)

Elaboración de políticas públicas de peatonalidad:

“Yo siento que el Gobierno no tiene una política de peatonalidad y la peatonalidad es súper importante porque finalmente el ciclista, automovilista, usuario del transporte público, tiene que ser en algún momento peatón” (Integrante Macleta)

Fomento de los procesos de participación ciudadana en la gestión pública:

“Implementemos la ley de participación, la ley existe, falta la voluntad política para implementarla. O sea de verdad una reunión informativa no es participación.” (Integrante Macleta)

Las propuestas levantadas por Macleta pueden agruparse en estos tres ítems. 1) Asignación de recursos para infraestructura destinada a la bicicleta, 2) Elaboración de políticas públicas de peatonalidad, 3) Fomento de los procesos de participación ciudadana en la gestión pública.

Cada una de estas propuestas, deja en evidencia la necesidad de comprometer a los estamentos públicos en el bienestar de las personas que transitan por la ciudad. Esta incorporación radica en la destinación de recursos orientados a infraestructura de calidad tanto para el usuario del transporte público, el ciclista urbano, el automovilista y el peatón. En relación a este último actor, Macleta plantea principal interés, ya que por una parte representa el porcentaje más amplio de la población y porque a su juicio, presenta las peores condiciones de acceso y seguro uso de la ciudad.

Cabe destacar también, que la mirada de Macleta respecto a la generación de propuestas, no se configura en un listado de demandas hacia el aparataje público, sino también en una necesidad de implementar instancias de participación ciudadana efectivas en torno a los procesos de definición de agenda pública. Desde su perspectiva, el apoyo de agrupaciones como las que ella integra, pudieran ir en directo apoyo a la elaboración de dichas políticas.

En cuanto a las opiniones vertidas por Bicipaseos patrimoniales en relación a sus propuestas, éstas pudieran ser sintetizadas de la siguiente manera:

(...) Yo creo que todos de cierta manera sentimos ese ruido de que los avances y las mejoras para la bicicleta se concentran en ciertos lugares y terminan traducándose como una especie de desigualdad urbana más que de equiparidad. Tú comparai lo de acá y lo de allá y es súper feo que el uso de la bicicleta termine marcando en la infraestructura la desigualdad y no equidad. Por ahí yo creo que tendría que ser para que sea un cambio real de Santiago. No como esa exclusividad en alguna comuna.” (Integrante Bicipaseos Patrimoniales)

Desde la mirada de Bicipaseos Patrimoniales y en base a su propia experiencia, la principal propuesta que levantan, radica en poder equiparar la desigualdad existente en el territorio, argumentando que, la discusión por el uso del espacio público, sigue estando centrada en algunas comunas, que son finalmente las que cuentan con mayores recursos. Ante lo expuesto, y en base a sus planteamientos, existiría una especie de desigualdad urbana en la infraestructura destinada para la bicicleta. Esta propuesta, tiene una particularidad en cuanto se configura como una demanda hacia las autoridades locales, así como también para el funcionamiento equitativo de sus acciones como agrupación.

A partir de los datos levantados, la presidenta de Vive la Bici visualiza las siguientes propuestas:

Modificaciones a la Ley de Tránsito:

“Si tenemos reducción de velocidad de 60 a 40 kms. acompañado de una buena educación vial no deberíamos lamentar ningún accidente. O sea, visión cero, cero accidente”. (Integrante Vive la Bici)

Modificación de la Ley General de Urbanismo y Construcción:

“Uno como ciclista tiene derecho a la calle, tiene derecho a la vía, y también que respeten una distancia, es un metro y medio. Y también hay ciclistas que dicen que un metro y medio no es suficiente. Necesitamos un carril. Y que todos los recursos que se están destinando para ciclo vías, sean usados para poner estacionamientos gratuitos.” (Integrante Vive la Bici)

Avances en Intermodalidad:

“Lo que necesitamos es la intermodalidad. Es decir, de combinar distintos modos de transporte. (...) Esto, no solo en estas comunas centrales sino que en la periferia donde la gente más lo necesita. Esto significa que

puedas (...) salir de tu casa en bicicleta y llegar a donde tú tomas la micro o el metro. (...) Que puedas llegar hasta ahí y dejar tu bici estacionada en un lugar seguro, que tú sepas que vas a volver a ese lugar y vas a poder devolvete en tu bicicleta a tu casa.” (Integrante Vive la Bici))

Las propuestas que levanta Vive la Bici a través del discurso de su presidenta, apuntan a aspectos asociados a lo urbanístico y a las condiciones que permitan garantizar un tránsito expedito por la ciudad.

Respecto a la construcción de ciclovías, Vive la Bici postula la necesidad de velar por las condiciones y calidad de las mismas. Desde ahí que la propuesta apunta a destinar un carril de la calle para el tránsito de bicicletas en miras de poder avanzar hacia el uso compartido de las calles.

En base al reconocimiento de la inequidad existente en torno al uso de los espacios públicos, a las largas distancias que recorren los habitantes de las comunas periféricas y a los largos tiempos de traslado sobre un transporte público cada vez más precario, Vive la Bici plantea la necesidad de fomentar la intermodalidad. Para ello, sus propuestas apuntan a la generación de estacionamientos para bicicletas, que posibiliten un acercamiento al transporte público, fomentando el uso de medios de transporte más sustentables.

Educleta por su parte, plantea como propuestas las siguientes:

“Lo que queremos es políticas públicas diferentes, pro ciclistas, pro movilidad sustentable. En ese sentido siento yo que lo que está faltando es desarrollar (...) una sub secretaria de movilidad sustentable. (...) Yo creo que para lograr los cambios, las autoridades tienen que sentarse más con nosotros a conversar. (...) Cambiar la cultura de cómo concebimos el espacio público. Entonces, menos asistencialismo, más cambio en políticas públicas, más integración de las organizaciones para desarrollar los cambios a las leyes o cambio a las modificaciones a algún estamento de la ley.” (Integrante Educleta)

A partir de su discurso, es posible extraer que para Educleta los énfasis de sus propuestas están puestos en la modificación de la institucionalidad, como por ejemplo, la creación de un ministerio o subsecretaría diferenciada de la idea de transporte. Desde ahí que la noción de movilidad sustentable permitiría acoger la complejidad del uso del espacio público. Así mismo sostiene, que la incorporación de agrupaciones de ciclistas en las discusiones referentes a movilidad sustentable, pudieran ir en pos del mejoramiento de leyes referentes a esa materia.

Por otra parte, Educleta hace hincapié en fomentar desde la institucionalidad política procesos de educación que posibiliten instalar estos temas desde el currículum de los colegios. El siguiente extracto de la entrevista, da cuenta de este elemento.

“La principal demanda, el llamado que hago, por favor cambiemos el currículum escolar. No solo por esto de la educación vial, sino también por la idea de movilidad sustentable y educación cívica para los niños. Esa es la única forma que podemos ser mejor ciudadanía” (Integrante Educleta).

La idea que prima a la base de este planteamiento, refiere a fomentar en la ciudadanía, partiendo desde la educación obligatoria, una educación basada en la concientización de los niños en estas materias y en la responsabilidad que tienen los órganos competentes en fomentarla.

Muévete Santiago por su parte, levanta una serie de propuestas, las cuales pueden ser sintetizadas a través de los siguientes fragmentos de la entrevista:

“Yo creo que el tema fundamental de Muévete Santiago tiene que ver con mostrar a las autoridades que el movimiento ciclista está organizado. (...) Y que por tanto, cualquier decisión de políticas públicas referente a temas de ciudad y espacio público debería ser consultada con este actor” (Integrante Muévete Santiago).

En este sentido, una de las propuestas de Muévete Santiago apunta a poder incidir en la definición de políticas públicas en base al reconocimiento gubernamental del

colectivo como un movimiento legítimo y representativo de los ciclistas. Para ello, el movimiento paulatinamente ha ido tomando mayor fuerza en la medida que ha logrado generar alianzas con la Intendencia y algunos ministerios vinculados a transporte y medio ambiente. La siguiente cita da cuenta de esta relación.

“La estrategia de ir avanzando a partir de los aliados que tenemos entre comillas, entre los cuales esta Orrego, está Bowen, está Marcelo Mena en el Ministerio de Medio Ambiente, entonces vamos generando por decir alianzas para poder plantear ciertas agendas prioritarias.” (Integrante Muévete Santiago)

En relación a su trabajo con los ministerios, Muévete Santiago, al igual que otras organizaciones expuestas, propone centrar la discusión en las personas y sus posibilidades de movilidad, relevando para ello el rol de peatón, elemento que a su juicio no logra incorporarse desde la visión del Ministerio de Transporte. Sobre esto, el entrevistado señala lo siguiente:

“El Ministerio de Transporte no considera al peatón, no lo considera, no existe. ¡Cómo puede ser!, entonces tiene que cambiar al Ministerio de Movilidad, tiene que considerar al peatón, todos somos peatones antes que automovilistas. Los modelos matemáticos de transporte no funcionan, por qué, porque no consideran a la persona individual. Consideran un número adentro de un elemento, 40 personas en un bus, de flujos como en una línea. (...) Los modelos matemáticos son abstractos, ya que no consideran las variables de la realidad.” (Integrante Muévete Santiago)

A partir de este extracto, vuelve a aparecer la intención de modificar la idea de transporte por la de movilidad urbana, en cuanto devuelve el valor a las personas, superando la lógica matemática que los considera en cuanto número.

En síntesis, para Muévete Santiago las propuestas generadas en cuanto movimiento de ciclismo, radican en volver a la discusión de la movilidad a las autoridades vinculadas al transporte, medio ambiente, intendencia, entre otros

actores. Esta discusión, según lo que plantea el entrevistado, se ve tensionada por visiones tradicionalmente asumidas desde el Ministerio de Transporte, las cuales no han logrado entrar en diálogo con las necesidades reales de quienes finalmente serán los destinatarios de sus políticas. Desde ahí, el movimiento releva su potencial transformador, en cuanto se autodefine como un grupo organizado de ciudadanos, con alta representatividad, dosis de poder y legitimidad ciudadana, para poder incorporar a la discusión de las políticas la idea de movilidad.

La siguiente tabla, sintetiza las propuestas generadas por las agrupaciones de ciclistas que emergieron de las entrevistas.

Tabla N° 8: Propuestas de las agrupaciones de ciclistas en materia de transporte y movilidad.

Nombre de la agrupación	Propuestas a los estamentos públicos
Furiosos Ciclistas	Avanzar hacia el desincentivo del uso del automóvil
	Fomentar el uso de medios de transporte no contaminantes como la bicicleta
Macleta	Asignar recursos para infraestructura para la bicicleta
	Elaborar políticas públicas de peatonalidad
	Fomentar procesos de participación ciudadana en la gestión pública
	Implementar instancias de participación ciudadana en todas las etapas de gestión pública
Bici Paseos Patrimoniales	Equiparar la desigualdad urbana en infraestructura destinada para la bicicleta.
Vive la Bici	Modificar la Ley de Tránsito
	Modificar la Ley General de Urbanismo y Construcción
	Avances en intermodalidad
	Mejorar las condiciones y calidad en la construcción de las ciclovías
Educleta	Modificar la institucionalidad, creando un ministerio o subsecretaría diferenciada a la idea de transporte
	Incorporar la educación vial como elemento relevante de los currículum escolares

Muévete Santiago	Reconocimiento del colectivo para la toma de decisiones y definición de agenda pública.
	Incorporar al peatón como actor relevante en materia de transporte
	Cambiar el paradigma de transporte por el de movilidad urbana generando el soporte institucional necesario para dichos fines

(Fuente: Elaboración Propia)

CAPÍTULO V: ANÁLISIS CONCLUSIVO

Actualmente Santiago se configura como una ciudad que evidencia inequidad en el uso del espacio público en materia de transporte y movilidad. Esto aparentemente se habría generado a partir de un acelerado desarrollo económico de las últimas décadas, el cual habría impulsado un aumento en el poder adquisitivo de sus habitantes, posibilitando de este modo el auge en el acceso al mercado automotriz.

Dicho crecimiento del mercado, no estaría acompañado de un soporte en infraestructura vial que le permita dar respuesta a las diversas necesidades de transporte de sus habitantes. Sumado a ello y como consecuencia de lo mismo, este auge, traería consigo problemas multidimensionales en torno a la planificación urbana, conflictos de carácter medioambiental y acústico, congestión vehicular y en definitiva, serias externalidades negativas para la sociedad capitalina.

A propósito de la identificación de estos problemas, un número significativo de habitantes ha optado por utilizar otros medios de transporte no contaminantes, visualizando el uso de la bicicleta como una alternativa para hacer frente a estos conflictos.

En la actualidad, un 7% de la población, utiliza este medio de transporte para resolver los conflictos de movilidad presentes en la ciudad. Las motivaciones que inspiran su uso, se asocian a diversos factores, como son el ahorro de dinero, el fomento de una vida más saludable, un aprovechamiento del espacio, una disminución en los tiempos de traslado, una convivencia más armónica con el entorno, entre otros aspectos.

A partir de este aumento de ciclistas en las calles de Santiago, se ha conformado una serie de demandas ciudadanas, que posicionan al ciclista urbano como un actor social que exige ser considerado en los procesos de planificación de la ciudad.

Este incremento, ha posibilitado también la creación de agrupaciones de ciclistas provenientes mayoritariamente de la sociedad civil, quienes impulsados por las motivaciones recientemente expuestas y bajo una mirada crítica frente a la distribución del uso del suelo urbano, han decidido organizarse a través de un movimiento social para exigir la construcción de ciudades más inclusivas y representativas de todos, disminuyendo de este modo la brecha existente en relación al mercado automotriz.

Dado esto último, es que la participación ciudadana se torna relevante en estas materias, puesto que la ciudad y el desafío de la movilidad, se configuran como un derecho ciudadano, en el que los distintos sectores que la conforman están convocados a desarrollar una participación preponderante.

Bajo esta lógica, la necesidad de ampliar los canales de participación ciudadana en los procesos de gestión pública, posibilitaría contemplar las opiniones, demandas, anhelos y perspectivas de la población, apostando para ello a un mejoramiento en la calidad de vida de sus habitantes desde quienes diariamente se ven afectados. Sin embargo, las demandas asociadas a la planificación de la ciudad generadas por agrupaciones de ciclistas, tensionan las formas de planificación gubernamental de los espacios urbanos de la ciudad de Santiago.

En relación a estas tensiones, resulta importante conocer los procesos existentes de participación ciudadana de estas agrupaciones, de modo de evidenciar desde la propia experiencia dichos aspectos.

El presente estudio de caso basado en las opiniones vertidas por seis agrupaciones de ciclistas urbanos de la ciudad de Santiago permite entrever en primera instancia que su conformación posibilita un acercamiento a configurarse como ciudadanos activos y opinantes de los propios procesos de cambio de la ciudad. Cabe destacar,

que el mayor porcentaje de sus participantes, son jóvenes profesionales, usuarios habituales de la bicicleta como medio de transporte y activistas en torno a la lucha contra la inequidad en la distribución del uso del espacio público de la ciudad de Santiago. En este sentido, su participación en las agrupaciones se transforma en una posibilidad real para incidir en la consecución de una sociedad más justa, equitativa e inclusiva.

La ciudad de Santiago y la inequidad que en ésta se genera desde la mirada de la movilidad, se visualiza por tanto como la principal motivación y razón para la conformación de sus agrupaciones. Dentro de sus principales características, es posible destacar su carácter activista, voluntario y el reconocimiento de sus propios potenciales personales y colectivos, en función de la generación de modificaciones en la planificación urbana de la ciudad.

Sobre sus planteamientos, también prima el interés por posicionarse como un actor válido y legítimo en torno a la discusión por la movilidad urbana, el desarrollo de una ciudad inclusiva, sustentable y amigable para quienes transitan por ésta.

Dentro de las motivaciones vinculadas a la génesis de la conformación de estas agrupaciones, se destaca el interés por sumarse a los procesos de toma de decisiones respecto al mejoramiento de las condiciones de transporte y movilidad, un mayor involucramiento con el entorno, el levantamiento de iniciativas asociadas a la educación de la ciudadanía en materia de vialidad, el fomento de una sociedad amable con el medio ambiente, sustentable e inclusiva para los ciudadanos, entre otras.

Avanzando hacia esos anhelos, es que las agrupaciones de ciclistas presentadas en el estudio, desarrollan distintas expresiones y estrategias de acción que apuntan a visibilizar en la esfera de lo público sus propósitos. Desde este lugar, la toma masiva de las calles, su aparición en los medios de comunicación, la instalación de procesos educativos en relación al uso de la bicicleta en espacios vecinales y escolares, la participación en mesas de discusión con autoridades locales, la generación de conocimiento científico que abala sus postulados, entre otras

iniciativas, posibilitan pensar en la consolidación de un movimiento social urbano con fuerza propia y progresiva, que avanza sustancialmente hacia su posicionamiento en la definición de políticas públicas pro bicicleta y a la concientización de la ciudadanía en torno a esta materia.

Al momento de identificar el nivel de participación que estas agrupaciones tienen con las autoridades a nivel local y central, la percepción de éstas estaría asociada a un nivel informativo, consultivo y escasamente deliberativo. Pese a que los distintos estamentos que componen el aparataje público, definen para el diseño, implementación y evaluación de sus políticas el componente participación ciudadana, las agrupaciones consideran que ésta no tiene el alcance esperado.

Desde esta lógica, la generación del Colectivo Muévete Santiago, ha posibilitado tener un mayor nivel de participación, instalando temas de interés y propuestas de manera mancomunada, a las autoridades del gobierno local y central.

Cabe destacar, el importante rol que ha cumplido el Colectivo Muévete Santiago, en cuanto ha sido fundamental en el proceso de validación del movimiento ciclista urbano. El colectivo representa las visiones e ideologías de las diversas agrupaciones, y posee el poder organizativo necesario para representar sus intereses. Sumado a ello, se encuentra legitimado por sus integrantes y se ha transformado en el interlocutor válido del movimiento frente a las autoridades.

En relación a las propuestas, cabe señalar que éstas se caracterizan principalmente por el desincentivo del uso del automóvil en cuanto generador de congestión, contaminación ambiental y responsable de la inequidad en el uso del espacio público, la redistribución del espacio público en pos del aumento de uso de medios de transportes no motorizados y a la promoción de alternativas de transporte intermodal que posibiliten hacer de la peatonalidad, la bicicleta y el transporte público, alternativas eficientes en cuanto materia de transporte. Por otra parte y como un objetivo transversal, las agrupaciones promueven la generación de estrategias que apuntan hacia la concientización de la ciudadanía en torno a la

discusión por la movilidad, haciendo un llamado a participar activamente en torno a ésta.

El resultado de esto último, releva la importancia de fomentar la generación de políticas públicas con un alto porcentaje de participación ciudadana, panorama que deja entrever la necesidad de profundizar los mecanismos de participación sustantiva y vinculante que actualmente contempla el marco legislativo en materia de transporte.

Tanto los intereses que llevan a las agrupaciones a conformarse como tal, como sus formas de expresiones y propuestas en materia de movilidad, hablan de un problema complejo que trasciende a la discusión por el transporte. El desarrollo del espacio urbano ha estado orientado a priorizar aspectos asociados a la infraestructura de la ciudad. Sin embargo esta lógica afecta la calidad de vida de las personas en cuanto no se fomenta la diversidad de formas de movilidad. En un contexto en el cual, un 60% de la población destina más de 3 horas diarias por concepto de movilización, no puede sino ser relevante de llevar la discusión hacia las condiciones que ofrece la ciudad para desenvolverse sanamente. Desde ahí, que el desafío está puesto en velar por un mejoramiento en las condiciones de vida, en la convivencia de quienes se movilizan por la ciudad, peatones, ciclistas y vehículos motorizados en constante interacción.

Esta posición permite alejarse del ideal del enaltecimiento de la bicicleta como ícono de movilidad y posibilita llevar la discusión hacia la generación de estrategias de intervención social interdisciplinarias que pongan énfasis en la calidad de vida de los habitantes, develando para ellos los problemas de convivencia y la lucha cada vez mayor por el uso del espacio público, el que en la actualidad se encuentra mercantilizado.

Se requiere, en consecuencia, una regulación que armonice los distintos modos de transporte, regulando su convivencia, así como una normativa específica para la bicicleta, que regule su circulación y se haga cargo de sus particularidades en relación a otros modos de transporte.

En síntesis y en relación a la pregunta de investigación que originó este estudio “¿Cómo son los procesos de participación que desarrollan seis organizaciones de ciclistas en relación al uso de los espacios urbanos de la ciudad de Santiago?”, se desprende lo siguiente:

- Las agrupaciones de ciclistas presentan claros intereses para su funcionamiento en base a la definición de valores asociados a la equidad en cuanto a la distribución del uso del espacio público. Dichos intereses guardan relación con visibilizar el uso de la bicicleta como un instrumento de movilidad que contribuye al desenvolvimiento armónico de la ciudad. A partir de esto, la bicicleta es pensada como un medio de transporte alternativo que idealmente debe ser combinado con otros.

- Su funcionamiento está destinado a la generación de demandas explícitas a las autoridades con la finalidad de generar incidencia en base a su participación en la definición de la agenda pública.

- Las formas de participación que desarrollan por las agrupaciones dicen relación con la educación de la ciudadanía en materia de ciclismo, acciones que permiten instalar en la ciudadanía un pensamiento crítico en relación al protagonismo ciudadano en la toma de decisiones y en la validación del uso de medios de transporte no contaminantes.

- En torno a la participación de las agrupaciones en la toma de decisiones asociadas al ciclismo, se encuentra en un nivel informativo, consultivo y escasamente deliberativo, lo cual es considerado por éstas dentro de un nivel que se encuentra por debajo de sus intenciones.

- Resulta importante mencionar que gran parte de las formas participativas desarrolladas por las agrupaciones, no pueden ser categorizadas bajo los niveles de participación de Arstein, en la medida que éstas se vinculan a acciones destinadas a la sociedad civil dentro de la línea de la sensibilización frente a temas asociados a la movilidad, el desarrollo sustentable y la adopción de medios alternativos de transporte como lo es la bicicleta.

- Las propuestas generadas por las agrupaciones en relación al ciclismo urbano dicen relación con poder lograr mayores niveles de participación en la toma de decisiones respecto a la distribución del uso de los espacios públicos y el mejoramiento de las condiciones de transporte y movilidad en la ciudad situadas bajo la premisa del reconocimiento de ciertas desigualdades sociales vinculadas a estas materias.

Las conclusiones recientemente expuestas, generan la posibilidad de reflexionar en torno a las diversas formas que emplean las organizaciones de ciclistas para participar en el uso del espacio público de la ciudad de Santiago.

Estas conclusiones dan cuenta de la necesidad de establecer intervenciones que permitan mejorar los canales de comunicación y vinculación entre los gobiernos locales y las agrupaciones de ciclistas a través de acciones específicas que faciliten el diálogo y la concreción de iniciativas que surjan desde los propios actores sociales. Ahora bien, para efectos de los siguientes lineamientos, la propuesta que se presentará a continuación tiene una aplicabilidad que no requiere necesariamente contar con una definición temática previa, sino más bien, puede ser considerada para el abordaje de diversos fenómenos sociales desde la perspectiva de la participación ciudadana.

5.1. Propuestas de Intervención para el fomento de la participación ciudadana

1. Creación de un Departamento de Participación Ciudadana a nivel municipal, que sea capaz de canalizar las demandas de sus habitantes. Esto, con la intención de conducir procesos de intervención destinados a los intereses declarados por la ciudadanía y actores sociales del territorio en temáticas diversas.

2. La definición de instancias planificadas para dicha vinculación y canalización de demandas lideradas por equipos interdisciplinarios. Esto, con la finalidad de establecer espacios de reunión entre los actores sociales involucrados en el

fenómeno social (representantes de agrupaciones, vecinos, representantes de las directivas barriales y la contraparte municipal o regional). Los lineamientos para abordar el fenómeno en cuestión, debieran contar con un proceso reflexivo de problematización entre los involucrados, buscando para ello los canales necesarios para su abordaje.

3. Que dicho departamento cuente con un presupuesto propio otorgado por el nivel central o regional para poder ejecutar las iniciativas levantadas por la ciudadanía. Con esto se busca fomentar la autonomía de los municipios para el abordaje de las iniciativas levantadas, evitando de esta forma procesos burocráticos y poco resolutivos.

4. Que dicho departamento cuente con el apoyo de otros organismos públicos que permitan potenciar el desarrollo de sus iniciativas. Esto refiere a la necesidad de poder contar con el soporte técnico administrativo para el abordaje del fenómeno optimizando para ello recursos humanos y económicos.

5. Que dicho departamento cuente con procesos de consulta ciudadana permanente. Vale decir, que tras levantar propuestas de mejora, se considere la opinión de la ciudadanía en la toma de decisiones. Esta medida apunta a fortalecer la creación de intervenciones preventivas y promocionales evitando con esto, la cronificación de los problemas sociales.

6. Que las iniciativas realizadas sean monitoreadas y evaluadas entre el equipo ejecutor y la ciudadanía utilizando para ello metodologías de investigación acción participativa (IAP). Esto, con la finalidad de promover el seguimiento continuo de las acciones desarrolladas desde los actores sociales. Este ejercicio sistemático, posibilitaría reorientar las acciones, dando respuesta efectiva a los problemas identificados.

Para que este listado de propuestas se pueda desarrollar adecuadamente, se debiera contar con consideraciones estructurales tales como:

1. Relevar el carácter situado de las propuestas, es decir, considerar elementos culturales, sociales, políticos y económicos propios de los territorios a intervenir.
2. Promover la generación de un modelo de intervención de carácter preventivo - que se anticipe a los conflictos- y promocional –que fomente espacios de participación-, sobre todo en lo que refiere al levantamiento de propuestas asociadas al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Esta propuesta pudiera contribuir a la materialización de procesos de participación ciudadana, entendiendo que la estructura institucional propiciaría instancias reales de vinculación, inclusión y reconocimiento de los propios actores sociales el desarrollo de las políticas públicas.

REFERENCIAS

1. BORJA, J., MUXI, Z. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, España. [en línea] http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf [consulta: 05 agosto 2014]
2. BORJA, J. (2010) Los nuevos Derechos Ciudadanos. Un catálogo de derechos urbanos como contribución a la renovación de la cultura política en el ámbito de la ciudad y del gobierno local. Barcelona, España. [en línea] <http://red.pucp.edu.pe/ridei/wp-content/uploads/biblioteca/090915.pdf> [consulta: 27 julio 2014]
3. CICLOCIUDADES (2011) Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo. La movilidad en bicicleta como política pública. Tomo 1. Ciudad de México, México. [en línea] <<http://www.ciclociudades.mx/pdf/tomo1.pdf> [consulta: 13 junio 2015]
4. CÁMARA DE DIPUTADOS (2014) Proyecto de ley 6586-15 Incentiva el uso, fomento e integración de la bicicleta. [en línea] <http://www.camara.cl/pley/pley_detalle.aspx?prmID=6978&prmBL=6586-15 > [consulta: 13 julio 2014]
5. CÁMARA DE DIPUTADOS (2015) Proyecto de Ley que modifica la Ley de Tránsito, incorporando disposiciones sobre convivencia de los distintos modos de transporte. Santiago, Chile [en línea] <<http://www.camara.cl/pdf.aspx?prmTIPO=DOCUMENTOCOMUNICACION CUENTA&prmID=7227>> [consulta: 13 junio 2015]
6. CASTRO, E. (2010). El estudio de caso como metodología de investigación y su importancia en la dirección y administración de empresas. Revista Nacional de Investigación, 1 (2): 31-54
7. CASTELLS, M. (1986) [consulta: 29 septiembre 2014]. La Sociedad y la Masas. Movimientos Sociales Urbanos. Madrid. Ed. Alianza.
8. CORREA, P. (2013). Nuevas relaciones Estado – Organizaciones de la Sociedad Civil Aprendizajes del Taller de Acción Comunitaria. TAC Cordillera tesis para optar al grado de Magíster en Gestión y Políticas Públicas. Universidad de Chile. Santiago, Chile. Pág 2.
9. [en línea] http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/113522/cf-correa_pv.pdf?sequence=1&isAllowed=y [consulta: 13 junio 2015]
10. De la Maza, G. (2009). Conflicto político y diseños institucionales de participación en el caso chileno. Revista de Sociología, N°23 11-37 Santiago,

- Chile. [en línea] <
<http://www.facso.uchile.cl/publicaciones/sociologia/articulos/23/2301-DelaMaza.pdf> > [consulta: 22 junio 2015]
11. DEL CAMPO, V. (2014) Santiago pedalea: El 7% de los capitalinos se moviliza en bicicleta. Vitrina ambiental. Universidad Andrés Bello. Disponible en: <http://ambiental.unab.cl/2013/05/santiago-pedalea-el-7-de-los-capitalinos-se-moviliza-en-bicicleta/>
 12. FERNÁNDEZ, I., (2006). Participación ciudadana en el nivel local: Desafíos para la construcción de una ciudadanía activa. Revista EN FOCO N°84 [en línea] <
http://www2.expansiva.cl/media/en_foco/documentos/21082006094238.pdf > [consulta: 01 septiembre 2015]
 13. GARCÉS, A., (2010). De organizaciones a colectivos juveniles. Panorama de la participación política juvenil. Revista Última década. v.18 n.32 Santiago, Chile. [en línea] <http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-22362010000100004&script=sci_arttext>[consulta: 22 junio 2015]
 14. HORST, B. (2009). Regulación Urbana, Derechos de Propiedad y Pago por Impacto. Serie Informe Económico, Libertad y Desarrollo, N° 198 Santiago, Chile. [en línea] <<http://www.lyd.org/lyd/biblio/SIE-198-Regulacion%20urbana%20derecho%20de%20propiedad%20y%20pago%20por%20impacto-BHorstAbril2009.pdf>>
 15. [consulta: 05 septiembre 2014]P
 16. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS. (2014). Parque de vehículos en circulación año 2014. Santiago, Chile. [en línea] <http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/estadisticas_economicas/transporte_y_comunicaciones/parquevehiculos.php?lang=eng>. [consulta: 05 agosto 2015]
 17. LLADÓ, M. (2007). Nuevos movimientos sociales urbanos: en la lucha por un transporte sustentable en la ciudad de Santiago. Tesis para optar al grado de sociólogo, Universidad Academia de Humanismo Cristiano. [en línea] <http://bibliotecadigital.academia.cl/bitstream/handle/123456789/823/tsoc90.pdf?sequence=1> [consulta: 22 septiembre 2014]
 18. MARTÍNEZ, C. (2015) Las 20 ciudades más amigables del mundo con las bicicletas según el Ranking Copenhagense 2015. Revista virtual Plataforma Urbana. Santiago, Chile. [en línea] <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/06/03/las-20-ciudades-mas-amigables-del-mundo-con-las-bicicletas-segun-el-ranking-copenhagense-2015/> [consulta: 22 agosto 2015]

20. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (2011). Guía para la Elaboración de Planes MOP. Santiago, Chile. [en línea] < www.dirplan.cl/.../Guia_Elaboracion_Planes_marzo_2011.pdf> [consulta: 08 diciembre 2014]
21. MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES (2014). Encuesta Origen - Destino de Viajes Santiago Santiago, Chile. [en línea] < <http://www.mtt.gob.cl/archivos/10194>> [consulta: 13 mayo 2015]
22. MUÉVETE SANTIAGO, (2013). Propuesta de los ciclistas urbanos metropolitanos para un nuevo paradigma de movilidad y una nueva cultura urbana. Santiago, Chile. [en línea] < http://www.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2013/10/1382045321_muevete_santiago.pdf [consulta: 22 octubre 2014]
23. LA NACIÓN (2014), Transportes anuncia plan para bicicletas y ciclovías en todo Chile. Santiago, Chile. [en línea] < <http://www.lanacion.cl/noticias/pais/transportes/>
24. [transportes-anuncia-plan-para-bicicletas-y-ciclovias-en-todo-chile/2014-04-26/140646.html](http://www.lanacion.cl/noticias/pais/transportes/transportes-anuncia-plan-para-bicicletas-y-ciclovias-en-todo-chile/2014-04-26/140646.html)> [consulta: 13 mayo 2015]
25. PEDALEABLE. (2015) Plan Maestro de Ciclovías. Santiago, Chile. [en línea] < <http://pedaleable.org/plan-maestro-de-ciclovias/>> [consulta: 11 de Abril 2015]
26. PÉREZ, G., (1998) "Investigación Cualitativa. Retos e Interrogantes. I Métodos". Editorial La Muralla. España 1998. Pág. 28.
27. PODUJE, I., (2008) Participación ciudadana en proyectos de infraestructura y planes reguladores. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos UC. [en línea] < <https://repositorio.uc.cl/bitstream/handle/11534/1521/514662.pdf?sequence=1>> [consulta: 05 de Abril 2015]
28. REY, J.A., CEDILLO, A. G., GIMENO, C. M., MUÑOZ, R. Q., SUSSER, I. (2001). La Sociología Urbana de Manuel Castells. Alianza Editorial. Pág. 250-326
29. ROITMAN, S. (2008) Planificación urbana y actores sociales intervinientes: el desarrollo de urbanizaciones cerradas. Bartlett School of Planning - University College London. Barcelona, España. [en línea] <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/78.htm> [consulta: 29 octubre 2014]
30. RODRÍGUEZ, G., GIL, J. & GARCÍA, E. (1999). Metodología de la Investigación cualitativa: Procesos y Fases de la Investigación Cualitativa. Málaga: Aljibe. Cap. 1: Tradición y enfoques en la investigación cualitativa. Pág. 91-92

31. SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO, (2011). Política para la Participación Ciudadana en el marco de la Corresponsabilidad. [en línea] <http://www.msgg.gob.cl/wp-content/uploads/2011/11/PoliticaParticipacion.pdf> [consulta: 29 septiembre 2014]
32. SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO, (2011). Guía Metodológica para la Implementación de Mecanismos de Participación Ciudadana. [en línea] <http://participacionciudadana.segegob.cl/files/Gu%C3%ADa%20de%20Mecanismos%20de%20Participaci%C3%B3n%20Ciudadana.pdf> [consulta: 02 septiembre 2014]
33. SIERRA, F. (1998). Función y sentido de la entrevista cualitativa en investigación social En Jesús Galindo (Edit.) Técnicas de investigación en sociedad, cultura y comunicación. México D.F.: Addison Wesley Longman.
34. SUGRANIES, A. (2010) El derecho a la ciudad. Praxis de la utopía. Hábitat y Sociedad. N°1, Noviembre de 2010, p. 71-79. [en línea] http://acdc.sav.us.es/habitatysociedad/images/stories/N01/n01a04_el_derecho_de_la_ciudad.pdf [consulta: 30 junio 2014]
35. STRAUSS, A., CORBIN, J. (2002) Bases de la Investigación Cualitativa. Técnicas y Procedimientos para desarrollar la Teoría Fundamentada. Universidad de Antioquia. Facultad de Enfermería de la Universidad de Antioquia.
36. VELÁSQUEZ, E., MARTINEZ, L. (2004). Participación y Género: Desafíos Para el Desarrollo de una Política de Juventud en Chile. Revista Scielo. Vol.13, N° 1, 43-51. Santiago, Chile. [en línea] http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-22282004000100004&script=sci_arttext [consulta: 17 junio 2014]

CAPITULO VI: ANEXOS

6.1. Anexo 1: Guión Temático entrevistas

1. ¿Qué valores y principios motivaron el origen de su organización para involucrarse en los procesos de planificación de ciudad?
2. ¿Cuáles son los principales intereses que tiene su organización para participar en los procesos de planificación de ciudad?
3. ¿Cómo describiría las formas de participación generadas por su organización para involucrarse en los procesos de planificación de ciudad.
4. ¿Cómo describiría las instancias de participación existentes para involucrarse en los procesos de planificación de ciudad?
5. ¿Cuáles son las fortalezas que observa en los espacios en los que participan?
6. ¿Cuáles son las debilidades que usted observa de los espacios en los que su organización participa?
7. ¿Cuáles son las propuestas que tiene como organización para participar en los procesos de planificación de ciudad?
8. ¿Cómo se vinculan con las autoridades locales para participar en los procesos de planificación de ciudad?
9. A su juicio. ¿Hacia dónde debiera avanzarse para alcanzar el estado deseado de su organización en materia de planificación de ciudad?

6.2. Anexo 2: Consentimiento Informado para la realización de entrevista

Sr/a.
Nombre de la organización.....

Presente

Investigador Responsable: Rosario Correa. Trabajadora Social y Estudiante de Magister Interdisciplinario en Intervención Social Universidad Alberto Hurtado.
(rosariocorreab@gmail.com)

Título de la Investigación: “CICLISMO URBANO: UN FENÓMENO QUE PERMITE PARA REPENSAR LA CIUDAD DE SANTIAGO”.

Objetivo: Caracterizar los procesos de participación que desarrollan seis agrupaciones de ciclistas en relación al fomento del uso de los espacios públicos de la ciudad de Santiago.

Estimado/a:

Junto con saludarle, a través del presente consentimiento le queremos comunicar que ha sido invitado a participar en un estudio llamado: **CICLISMO URBANO: REFLEXIONES DE AGRUPACIONES DE CICLISTAS PARA PENSAR LA CIUDAD DE SANTIAGO**

La participación y sus condiciones se detallan a continuación:

- Concretamente, implicará que participe en una Entrevista Semiestructurada de carácter individual, desarrollada en una sesión, la cual será aplicada por la investigadora responsable para recoger su mirada particular. Si decide no continuar participando puede retirarse en cualquier momento.
- Si usted llegase a cambiar de opinión frente a la participación en este estudio y el presente consentimiento, tiene derecho a solicitar que no se use la información de la entrevista. Se hace necesario aclarar que, la decisión de participar, no hacerlo, o interrumpir esa participación, son decisiones voluntarias que no tienen consecuencias
- Cabe destacar, que su participación en esta Entrevista, no contempla pago alguno.
- La Entrevista se realizará en el lugar que le acomode a Ud. Cada Sesión de Entrevista durará alrededor de 60 minutos.

- Su experiencia como participante activo de la organización es muy importante, porque me permitirá conocer lo más puramente posibles sus experiencias, demandas y anhelos
- La Entrevista será grabada y luego transcrita. No se identificará el nombre del participante o cualquier otra información que lleve a identificar su persona. La información será analizada cualitativamente, con breves citas textuales, lo cual no permite establecer la identidad del entrevistado.
- Los resultados del estudio serán usados para divulgarlos en revistas científicas y en conferencias de la especialidad. No se identificarán nombres de las personas, ni de las instituciones. Toda divulgación se hará con propósitos educativos.

Yo..... , acepto participar del desarrollo de la investigación **CICLISMO URBANO: REFLEXIONES DE AGRUPACIONES DE CICLISTAS PARA PENSAR LA CIUDAD DE SANTIAGO** Interdisciplinario en Intervención Social Rosario Correa Buhler.

Sí, he leído y concedo el consentimiento.

Firma

Fecha: