

Estudio de caso

5



CHILE

Bicicultura: Cambiar el transporte urbano para cambiar la sociedad

CSUR

Corporación de
Estudios Sociales
y Educación

Introducción

Bicultura es un muy buen ejemplo de cómo una organización de la sociedad civil se origina en red, recibe y transfiere conocimiento, e influye políticamente en la creación de política pública mediante la publicitación (en términos de Arendt) de un problema urbano. Las acciones que Bicultura lleva a cabo tienen como objetivo promover escenarios que le permitan a la población comprender que una determinada situación es un problema y ver alternativas posibles; en este caso, frente a la degradación de la calidad de la vida urbana, se propone la masificación del uso de la bicicleta, entendida como objeto de una política pública de transporte urbano.

Para Arendt,¹ la aparición de la ciudadanía va ligada a la constitución de un espacio público fuerte, de acción y deliberación. El espacio público, afirma Arendt, se articula en torno a dos dimensiones: la que se refiere al espacio de las imágenes, las apariencias (donde las personas reconocen sus identidades y establecen relaciones de solidaridad); y la del mundo de lo que se pone en común (que se distingue del que se ocupa individual, particularmente). La activación del espacio público, donde la acción de la ciudadanía ‘pueda florecer’, depende tanto del descubrimiento del mundo compartido, como de la creación de espacios que entreguen las condiciones para que cada individuo pueda establecer relaciones con la esfera política. En este espacio (donde lo público aparece, puede ser visto y es publicitado) se debería asegurar la participación directa o indirecta de los sujetos políticos, a fin de promover soluciones a sus problemas.

La transferencia de acciones que realiza Bicultura es hacia el conjunto de la población (potencial usuaria de bicicleta), y en particular hacia la esfera política, comprendiendo que ahí se define la política pública. Para esto, Bicultura ha desarrollado una capacidad para incluir temas en la discusión social (Lahera),² con estrategias flexibles para un marco político y social cambiante. Influye en la agenda política desde la sociedad civil, proponiendo que la bicicleta sea como un objeto de política de transporte urbano, con derechos y con deberes asegurados por el Estado para ciclistas; asimismo, que la bicicleta sea reconocida como un vehículo prioritario, cuya masificación se considere de interés nacional, objeto privilegiado de política de transporte urbano, con derechos y deberes

—Usted afirma que la “bici” es mítica, épica y utópica. ¿Cuál de estas dimensiones le parece más esencial?

—Quizá la dimensión mítica. Hay dos tipos de mitos: los que evocan el pasado y los que imaginan el futuro. La bicicleta es un doble recuerdo de infancia, como actividad práctica y también como relato (las hazañas de los grandes deportistas). Simboliza, también, una vida más fácil en la ciudad, con relaciones más fraternales.

Entrevista a Marc Augé³.

explícitamente definidos en la legislación, desde una visión de fomento, integración y facilitación. Bicultura postula la alianza de peatones y usuarios de medios autopropulsados y el reconocimiento de la energía metabólica humana como Energía Renovable No Convencional (ERN), a fin de posibilitar la inversión del Estado en su desarrollo, fomento y promoción.⁴

El objetivo de Bicultura es promover nuevas percepciones acerca de la bicicleta en autoridades, tomadores de decisiones, medios de comunicación y ciudadanía; asimismo, otorgar legitimidad y respaldo a la Ley de la Bicicleta⁵ y al desarrollo de una cultura partidaria de la bicicleta o bicultura⁶ en el país. Para ello, Bicultura transfiere y recibe información y experiencias exitosas tanto nacionales como internacionales de masificación de la bicicleta. Así articulan un pacto social en torno a la bicicleta como objeto de políticas públicas.

Bicultura como objeto y sujeto de transferencia de conocimiento

Bicultura es objeto de transferencias. Por una parte, de las experiencias de Ciudad Viva, una organización ciudadana que se articula en torno a

3 La Tercera (30/11/2011). “Marc Augé: pedaleos, mitos y utopías”, en: <http://bit.ly/sgK9P5>

4 En marzo de 2011, Bicultura hizo un llamado a las organizaciones sociales de la capital a un Encuentro por el derecho igualitario a la ciudad y a la movilidad segura a energía humana, en el que participaron cuarenta organizaciones y dieron origen a la “Declaración de Santiago Por el Derecho a la Ciudad y a la Movilidad a Energía Humana”. En: <http://bit.ly/gjORYB>

5 Véase el proyecto de Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta, en: <http://bit.ly/1424M3E>. Véase propuestas de Bicultura al proyecto de ley en “Proyecto de Ley de la bicicleta”, en: <http://bit.ly/145vtEM>

6 Amarilis Horta, fundadora del movimiento, acuña y desarrolla el término bicultura asociado a la idea de que la bicicleta no es solo el medio de transporte personal más eficiente en ciudades congestionadas, sino un dispositivo detonador de profundas transformaciones personales y sociales, un antídoto contra la alienación que posibilita el surgimiento de una identidad común y el establecimiento de relaciones de solidaridad y apoyo mutuo entre sus usuarios.

1 Hanna Arendt (1993). La condición humana. Barcelona: Paidós.

2 Eugenio Lahera (2004). Política y políticas públicas. Serie Políticas Sociales N° 95. Santiago de Chile: División de Desarrollo Social de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Obtenido desde: <http://bit.ly/1429Sgj>

“la sustentabilidad por la construcción de mayor gobernanza democrática y sustentabilidad en los métodos locales de planificación urbana”, y que mantiene un área de trabajo dedicada al transporte equitativo y sustentable.⁷ Y por otra, de la visita que hizo Peñaloza, ex alcalde de Bogotá por el Partido Verde y creador del Transmilenio, en el 2003, para el Seminario Muévete por una ciudad mejor.⁸ En esa ocasión, se debatió en torno a las crisis urbanas, la felicidad como objetivo, la creación de espacios públicos, las inversiones públicas relacionadas con el sector transporte y sus efectos en la vida cotidiana, las organizaciones ciudadanas.

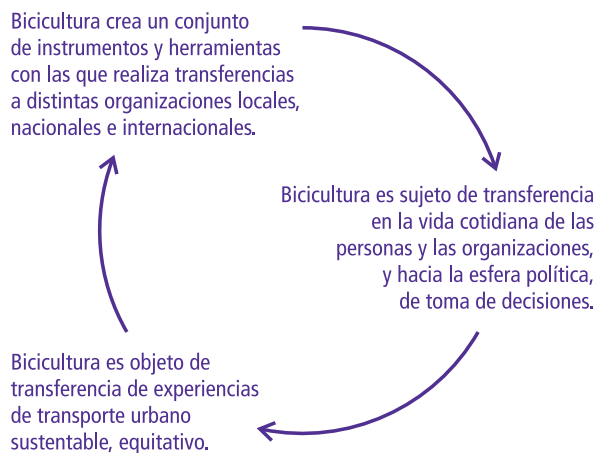
Este conjunto de transferencias de la cual es parte Bicultura le han permitido crear el conjunto de instrumentos y herramientas con las que realiza transferencias a distintas organizaciones locales, nacionales e internacionales: (a) los Festivales de Bicultura; (b) el Bicimapa; (c) el proyecto de ley de la bicicleta; (d) el modelo de Mapas de acción común; y (e) el Pacto por la Bicicleta. En este conjunto, los Festivales de Bicultura también forman parte de los medios a través de los cuales la organización recibe la transferencia de información de buenas prácticas de otros países; como, por ejemplo, las experiencias de Rosario, Argentina; de Holanda y de Dinamarca, en los distintos festivales; las experiencias de México, en los viajes de intercambio que han realizado.

Las transferencias que realiza la organización —y que la hacen sujeto de transferencias— son de dos tipos, de acuerdo con los ámbitos en los que influyen:

- Transferencia a la vida cotidiana de las personas y las organizaciones. El objetivo es provocar cambios en la cotidianidad (cambios en el lenguaje, en las prácticas cotidianas de las personas y las organizaciones). Como resultado de esta transferencia, por ejemplo, las personas incorporan nuevas palabras en sus conversaciones informales (hablan de “bicultura”, “ciclovías”, “biciestacionamientos”, “vehículos a energía humana”, “derechos de los ciclistas”, o “abusos de los ciclistas”). En este ámbito, Bicultura realiza: (a) el Festival de Bicultura, cuyo objetivo es promover la reflexión en torno a la bicicleta y la bicultura; y (b) el Bicimapa, mapa libre de construcción colaborativa, con información para facilitar la cotidianidad de los ciclistas, hacer visibles problemas e intereses y motivar la participación de las personas en la gestión de soluciones colectivas.
- Transferencia a la esfera política, de toma de decisiones. Bicultura trabaja en una gran cantidad

de actividades a fin de provocar cambios en leyes y otros mecanismos de regulación estatal relacionados con la bicicleta. Entre ellos: (a) participa en el Consejo Consultivo de la Sociedad Civil Sectorial de la Subsecretaría de Transporte; (b) participa en los debates en torno al proyecto de Ley de la Bicicleta, actualmente en trámite en el Congreso, y en su discusión legislativa; (c) trabaja en una Agenda Estratégica del uso de la bicicleta, que establece de manera participativa (y desde una visión sistémica) un conjunto de líneas de acción con diferentes objetivos, como por ejemplo, estacionamientos para las bicicletas en edificios con un determinado número de residentes o usuarios; esta Agenda o Mapa de Acción Común es construida mediante talleres metodológicos de innovación participativa en los que confluyen actores relevantes del tema y se validan en procesos participativos más amplios; (d) desarrolla un sistema portable y transportable, en bicicleta, de biciestacionamientos custodiados y gratuitos para eventos, en sociedad con el Ministerio del Medio Ambiente, a fin de iniciar una costumbre que devenga en exigencia de estándar en Santiago de Chile para eventos masivos de cultura verde;⁹ y (e) elabora el Pacto por la Bicicleta, que contempla los siguientes puntos: i) circulación segura garantizada en todas las calles, ii) red integral de biciestacionamientos custodiados y gratuitos o a un precio mínimo al alcance de todos, iii) bicicletas al alcance de todos, iv) Sistema de Transporte Público en Bicicleta, v) desarrollo de una Bicultura y vi) declaración del día domingo como Día de Bicicletas y Vecinos.¹⁰

Gráfico de las acciones de transferencia de Bicultura



Fuente: Elaboración propia.

7 Véase <http://www.ciudadviva.cl/quienes-somos/> y <http://www.ciudadviva.cl/que-hacemos/transporte-para-la-equidad/>

8 Este seminario se llevó a cabo en la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). En <http://bit.ly/165yeYr>

9 Véase <http://www.parkeatucleta.cl>

10 Véase <http://www.bicultura.cl/pacto-por-la-bicicleta>

Bicultura: Participación ciudadana en sistemas de alta complejidad

Bicultura es una organización vecinal del Municipio de Ñuñoa, en Santiago. Es una organización de la sociedad civil, creada en octubre de 2006. Su objetivo es establecer políticas públicas para la promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano a energía metabólica renovable. Es una institución sin fines de lucro, conformada por biciactivistas que se autodefinen como “biciclistas” y “bicultores”. Los miembros del colectivo, de dedicación exclusiva a la causa, viven en comunidad, se mueven en bicicleta, reciclan y gestan colectivamente las condiciones materiales para el mantenimiento del espacio común de vida y trabajo, como también para cubrir las necesidades crecientes de los proyectos que desarrollan.

Bicultura es miembro de diversas redes y mesas de trabajo: Red Actividad Física de las Américas (RAFA-PANA), Red de Transporte Activo para América Latina y el Caribe (SUSTRANLAC), Red de Organizaciones de Ñuñoa Carnaval de Todos los Barrios, Red Observatorio de Vivienda y Ciudad (OVyC), Espíritu Verde de Lollapalooza, Comunidad Aconcagua Summit, Mesa Ciudadana del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU); además, es miembro-gestor de la Mesa Ciudadanía-Gobierno para el Fomento de la Bicicleta y el Desarrollo de la Bicultura.

Su financiamiento proviene principalmente de postulaciones a fondos concursables, de la prestación de servicios profesionales y asesorías, de eventuales auspicios y donaciones de empresas y embajadas a actividades y eventos puntuales. La fuente principal de recursos de producción es el canje publicitario y el trueque de productos y servicios.

La organización está compuesta por una veintena de miembros fundadores que apoyan y respaldan las actividades, un equipo de trabajo remunerado de entre dos y seis profesionales (de acuerdo con el proyecto en ejecución), un grupo creciente de voluntarios *ad honorem* (o parcialmente remunerados), que se desempeñan en muy diversas áreas, y una extensa red de colaboradores. Su directiva es elegida cada cuatro años y está compuesta por un presidente, un secretario, un tesorero y dos directores. El modelo de trabajo es cooperativo y solidario. Quienes forman parte del equipo de profesionales remunerados entregan su tiempo y dedicación exclusiva, reciben honorarios mínimos (por debajo del valor de mercado), y bicicletas para transportarse,

entre otros beneficios. Los proyectos que lleva a cabo Bicultura, por magnitud y envergadura, podrían llegar a tener un presupuesto muy alto, pero su modelo de trabajo les permite realizarlos con un financiamiento significativamente menor.

Bicultura trabaja, principalmente, en dos líneas de acción:

- Línea de carácter formativo-informativo.¹¹ Opera por medio del sitio web www.bicultura.cl, en el cual se difunde información para ciclistas, y en ocasiones ha contado con una revista virtual.
- Línea de sensibilización, promoción y difusión. Su principal instrumento es el Festival de Bicultura, que se lleva a cabo cada año en asociación con Ciclistas Unidos de Chile (CUCh), y con colaboración y apoyo de organismos de cooperación internacional, empresas comprometidas con la protección de la salud y el medioambiente, instituciones de Gobierno, municipalidades, universidades, colegios profesionales, medios de comunicación y grupos de la sociedad civil

Problemática urbana que dio origen a Bicultura

En los últimos treinta años, la trama urbana de Santiago ha crecido guiada por políticas urbanas basadas tan solo en parámetros de mercado (lucro y especulación de los bienes y servicios urbanos), en una cuenca rodeada de montañas que impiden la circulación del aire, lo que crea un efecto invernadero en invierno, con altos índices de contaminación del aire.

A lo anterior se suma la falta de interés de los gobiernos en una política pública energética que opte por energías renovables y combustibles no contaminantes, y una política de transporte que se ocupe de la cantidad de vehículos que pueden circular en la ciudad sin hacerla colapsar. Por el contrario, se ha privilegiado:

1. El uso de combustible no metabólicos con un alto grado de contaminantes, como el diésel, responsable (junto al roce de neumáticos) de la emisión de la partícula MP2.5, la más fina y nociva de todos los agentes contaminantes del aire por su poder de penetración en el sistema pulmonar; y

11 El sitio web de Bicultura tiene un promedio de visitas (en el período de Festival) de 5.000 visitas por día; en períodos bajos, sobre 500 visitas por día.

2. El aumento del parque automotor,¹² lo que lleva no solo a un gran congestión en las horas punta, sino también a una aguda contaminación por ruidos y gases.

Bicultura señala que las transformaciones económicas y sociales han disuelto los vínculos comunitarios, y que los habitantes de Santiago se desenvuelven en medio de una creciente soledad individual y desconfianza. Dicen que se vive aceleradamente, que el tiempo disponible debe ser destinado a generar ingresos, que la vida en la ciudad se ha vuelto más cara, dura y difícil. Existe una sensación de alta inseguridad ciudadana, a pesar de que, de acuerdo con estándares mundiales, Santiago es una ciudad muy segura. A esto se suma un estilo de vida poco saludable, con altos índices de obesidad y otras manifestaciones de la falta de actividad física. Frente a estos problemas, Bicultura propone la bicicleta, su disfrute, la lentitud, el uso de energía metabólica no contaminante, la asociatividad de los ciclistas, un nuevo estilo de vida.

Amarilis Horta, fundadora y directora del Centro de Bicultura, observa que en Santiago existen condiciones muy apropiadas para desarrollar la propuesta de Bicultura: “Tenemos quince o veinte días de lluvia al año; además el clima es seco, y la mayor parte de la ciudad está construida sobre zonas planas o con una inclinación menor. Así, tenemos las condiciones climatológicas y topográficas para que en Santiago se logre la masificación de la bicicleta”

Sin embargo, hace seis años, cuando se creó Bicultura—“una especie de ‘ministerio de la bicicleta’”, como lo define Horta—, sus integrantes se dieron cuenta de que los factores señalados no eran suficientes. Había un gran problema, y este radicaba en la mentalidad de los chilenos: “Detectamos que había barreras socioculturales importantísimas. El auto en Chile estaba muy asociado al éxito económico y social. Por eso, hace seis años, los únicos que se movilizaban en bici eran los que no tenían recursos para andar en micro, además de algunos extranjeros, los deportistas que la usaban como entrenamiento físico y un par de universitarios, aunque sus papás nunca estaban muy contentos de que sus hijos se fueran en bicicleta a clases”, señala Horta. Además, según ella misma afirma, no solo el factor económico, sino también la percepción chilena de que transpirar y tener una respiración agitada es “mal visto”, jugaban en contra del pedaleo.

¹² El parque automotor crece al 7 por ciento anual, con 300.000 vehículos nuevos todos los años a la calle, con comunas de alta concentración automotriz, como Providencia y Vitacura (con un auto por habitante). El parque automotor ha aumentado fuertemente en los últimos diez años. Pasó de 885.000 vehículos en el año 2001, a poco más de un millón en el 2006 (1.079.088), y a casi un millón y medio en el 2011 (1.459.698). Véase Instituto Nacional de Estadísticas (INE), en <http://bit.ly/i2p62u>



En septiembre de 2011, en la Plaza de Armas, más de 3.000 santiaguinos se reunieron a pedalear celebrando el Día Mundial Sin Autos, organizado por Centro Bicultura. © Haroldo Horta.

Objetivos de Bicultura

El objetivo general de Bicultura es establecer el fomento del uso de la bicicleta y medios a energía metabólica renovable como una política de Estado, con cambios legales y normativos, y campañas de educación y promoción dirigidas a toda la población. En este marco, busca:

- legitimar la movilidad a Energía Metabólica Renovable y establecer el fomento del uso de la bicicleta como un asunto de interés nacional;
- garantizar en todo el territorio nacional la circulación expedita, cómoda y segura del vehículo bicicleta y de todos los medios a energía metabólica renovable;
- promover los derechos de los ciclistas y el acceso igualitario y democrático de los ciudadanos a la ciudad.

Para lograr este objetivo, Bicultura se ha propuesto desarrollar un cuerpo teórico que lo fundamente y respalde y una masa crítica que lo sustente y legitime,

gestando mediante alianzas y colaboraciones de todo tipo, un conjunto de programas, iniciativas y campañas que institucionalicen una cultura del uso de la bicicleta. Entre estas últimas acciones se proponen:

- Crear la Red Nacional de la Bicicultura, para establecer un Sistema Nacional de Fomento del uso de la bicicleta y del transporte intermodal.
- Definir una Agenda Estratégica de la Bicicultura en Chile, por medio de un proceso de participación colectiva, con actores relevantes, a fin de crear un Sistema Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta.
- Instituir el Festival de la Bicicultura. Con una periodicidad anual, Bicicultura realiza un festival que se plantea como un “hito cultural, educativo, comunicacional y participativo”

El fin de estas iniciativas es promover un cambio de visión con respecto al uso de la bicicleta, más allá del recreativo. Se trata del proyecto de una producción cotidiana de ciudades más justas “amables, saludables, participativas e integradoras, basadas en el respeto al peatón y la masificación de la bicicleta como medio de transporte”, señalan en Bicicultura.

La organización busca, por una parte, crear conciencia de los ciclistas, de sus derechos. Y por otra, estimular un aumento sostenido de usuarios, de tal manera que las políticas públicas basadas en intereses de mercado tengan que responder a las demandas de esta nueva masa que no está tradicionalmente incluida en las políticas de transporte urbano. Horta señala que la opción por la bicicleta se relaciona con una militancia consciente de un grupo de personas que saben que se mueven en la calle, en un ambiente hostil, violento y que tiende a agredir a los ciclistas; para la fundadora, bicicultura es una estrategia de sobrevivencia, de creación de contra-cultura.

Beneficiarios

Bicicultura define como beneficiarios directos de sus iniciativas, a los siguientes:

- Los 300.000 ciclistas que usan la bicicleta como medio de transporte de la Región Metropolitana. Se calculan en más de 500.000 los viajes en bicicleta diarios, los que se concentran en las horas de entrada y salida del trabajo. Esto significa que no se trata de viajes recreacionales, sino de traslados con motivo laboral.¹³
- Quienes participan directamente de las actividades de la organización, son entre 10.000 y 15.000 personas.

13 Véase Encuesta Origen-Destino de la Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra).

- Las mujeres ciclistas, las cuales han aumentado considerablemente en los últimos años.¹⁴

Entre los beneficiarios indirectos estaría toda la población de las ciudades chilenas porque el uso de la bicicleta como medio de transporte incide directamente en la reducción de gases de efecto invernadero, ahorro de tiempo y combustible, problemas de salud de personas sedentarias, disminución de la agresividad y la violencia en las relaciones.

El aporte de Bicicultura como una Mejor Práctica

Legitimidad de Bicicultura

La legitimidad de Bicicultura tiene diversos soportes: su visión integral del uso y cultura de la bicicleta en el marco de una transformación de la ciudad y de la vida urbana; su carácter no fundamentalista excluyente; su capacidad para introducir temáticas, proyectos e iniciativas innovadoras; su experiencia en gestión, producción y difusión de iniciativas de cambio cultural realizadas mediante procesos participativos y asociativos amplios; su capacidad para relacionarse con instancias muy diversas, como gobiernos locales, ministerios, instituciones de la sociedad civil, academia, medios de comunicación, empresas, colectivos ciclistas y de vecinos, redes internacionales de organizaciones e instituciones promotoras de la bicicultura. La organización destaca por el espíritu de trabajo comunitario entre sus colaboradores y el respeto y prestigio de que goza en Chile en ámbitos oficiales de gobierno, académicos, de empresa y ciudadanos o alternativos.

Elementos clave de Bicicultura, Mejor Práctica

Los elementos clave que distinguen a Bicicultura están relacionados con su trabajo para incidir en la política pública de transporte, materializado en la promoción de una Ley de Bicicletas cuyo trámite fue aprobado en 2009 por la Cámara de Diputados (Cámara Baja).

Para Bicicultura, el fomento de la bicicleta como objeto de política pública está relacionado con el mejoramiento de la vida urbana en las ciudades. Su propuesta se articula en múltiples niveles, enfoque

14 Véase estudios de Ciudad Viva y Urbanismo y Territorio, en: <http://bit.ly/ZTfNi6>

que implica el reconocimiento de la complejidad del fenómeno urbano: (a) la deficiente calidad del aire que se respira y la contaminación por ruido, radiación solar; (b) los problemas de salud pública, como el estrés, la angustia, la agresividad, el sedentarismo, entre otros; y (c) la inequitativa red de transporte público y privado.

En Bicultura señalan que la bicicleta se vincula con la posibilidad de actuar en los aspectos negativos de las políticas de ciudad que afectan la vida cotidiana de las personas; implica el fomento de un cambio en la noción de fuerza motora y la energía creadora del ser humano. La bicicleta es un medio que acentúa la capacidad de autopropulsión de las personas, su capacidad para realizar sus desplazamientos cotidianos con energía propia, sustentable, sana, respetuosa y solidaria con el conjunto de la sociedad y del planeta.

Las necesidades a las que responde Bicultura

En las actuales políticas públicas no se contempla la bicicleta como un medio de transporte con necesidades específicas o la prioridad de la bicicleta en el sistema de transporte de la ciudad; por el contrario, se subordina la bicicleta al automóvil y se la incorpora en aspectos técnicos (como detalles relativos al casco, espejo retrovisor).

Las personas que se movilizan en bicicleta han aumentado en los últimos años, de acuerdo con diferentes mediciones; también se ha producido un cambio de uso desde el recreacional al laboral

como motivo de los traslados en bicicleta. Según la Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra), antes de la implementación del Transantiago (2007) los viajes diarios en bicicleta correspondían a 2,9 por ciento del total de viajes en la ciudad.

Ciudad Viva realizó mediciones en una comuna de Santiago y comprobó que los flujos de bicicletas han aumentado a un ritmo del 20 por ciento anual, un dato que señala la pertinencia de hablar de la bicicleta como un objeto de política pública.¹⁵ Tal propuesta se sustenta, además, en consideraciones como las siguientes, algunas ya señaladas en párrafos anteriores: (a) los 300.000 actuales ciclistas que usan la bicicleta como medio de transporte de la Región Metropolitana; (b) entre 10.000 y 15.000 personas de la sociedad civil participan directamente de las actividades de la organización y (c) el considerable aumento de las mujeres ciclistas en los últimos años.

Frente a este universo ampliado de personas que se trasladan en bicicleta en la ciudad, Bicultura plantea la generación de políticas públicas de transporte urbano que incluyan la bicicleta y los derechos de los ciclistas, dando así respuesta a una necesidad y una demanda que se ha ampliado notablemente en los últimos años. Ejemplos de sus propuestas son la elaboración de una ley de la bicicleta, la entrega de información para los usuarios a través de su página web, y de otros medios alternativos, y los ya mencionados festivales de Bicultura, como hitos culturales importantes en la ciudad, que difunden otra manera de concebir el desarrollo urbano. Estos festivales han sido repetidos en otras ciudades de América Latina, con el mismo espíritu innovador.

Santiago, total de viajes por modo, 1991, 2001 y 2006

Ciudad	Año	Viajes motorizados				Viajes no motorizados	
		Viajes Totales	Transporte Privado	Transporte Público	Otros	Caminata	Bicicleta
Santiago	1991	7.230.222	1.180.716	3.898.313	416.953	1.604.068	130.172
			16%	54%	6%	22%	2%
Santiago	2001	15.585.633	3.465.063	5.205.006	622.1208	5.964.457	328.979
			22,2%	33,4%	4,0%	38,3%	2,1%
Santiago	2006	17.333.023	3.822.034	5.697.790	922.896	6.379.734	510.569
			22,1%	32,9%	5,3%	36,8%	2,9%

Fuente: Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra), en: <http://bit.ly/1425gqw>

15 Véase Informe N° 4 del Plan Nosotros Contamos, Ciudad Viva, Santiago de Chile, 2012, en: <http://bit.ly/Umwssh>

Los instrumentos de Bicicultura

Bicicultura cuenta con dos instrumentos principales: el sitio web (www.bicicultura.cl) y el Festival de Bicicultura. Si su información se canaliza a través del primero, la actividad del Centro de Bicicultura toma forma principalmente a través del proyecto Festival Internacional de Bicicultura de Santiago, el cual lleva a cabo con Ciclistas Unidos de Chile (CUCh).

El sitio web

Destacan en él dos secciones:

1. Una gran base de datos con noticias y notas de diferentes medios de comunicación que genera Bicicultura y/o asociadas al tema de la bicicleta, la cual cubre desde 2006 a la fecha. Es una referencia obligada para examinar la evolución y el desarrollo de la presencia de la bicicleta como objeto de política pública en el país.
2. Un Bicimapa. Esta es una sección innovadora y útil para la vida cotidiana de las personas (<http://bicicultura.cl/bicimapa>). Este mapa es construido colectivamente y en él se da cuenta de las rutas para viajar en bicicleta por la ciudad de Santiago, con tres alternativas: ruta segura, ruta más segura, ciclo vía; y mapas de servicios técnicos, estacionamientos y lugares donde inflar llantas. Es un gran aporte para los ciclistas de Santiago y será una de las líneas de acción principales de bicicultura en el 2013.

Los Festivales de Bicicultura

El objetivo de los festivales es promover la reflexión en torno a la bicicleta y la bicicultura por parte de autoridades, medios de comunicación y la sociedad civil. Para ello, se muestran iniciativas pro-bicicleta en curso, se realizan intercambios nacionales e internacionales de experiencias, se fortalecen redes de trabajo, se propicia la asociatividad y nuevas iniciativas. En estos intercambios, Bicicultura es objeto y sujeto de transferencias de buenas prácticas exitosas en todo el mundo.

A la fecha se han llevado a cabo cinco festivales, entre los años 2006 y 2010. La organización de los festivales se efectúa a lo largo de todo el año, para realizarse entre septiembre y octubre, en asociación con instituciones de gobierno, organismos internacionales, empresas privadas y organizaciones sociales.

El Festival contempla siete grandes líneas de trabajo:

- Desarrollo de red de difusión con instituciones y medios de comunicación asociados, por medio de convenios, canjes y cobertura noticiosa.
- Trabajo de sensibilización dirigido a funcionarios de gobierno central y locales, mediante la realización de reuniones, exhibiciones audiovisuales, bicicletadas y foro-paneles.
- Trabajo de sensibilización y búsqueda de asociatividad con autoridades de gobierno central y locales, dirigido a ministros, subsecretarios, intendentes y consejeros de los Gobiernos Regionales, alcaldes y concejales, congresistas, medios de comunicación y líderes positivos.
- Establecimiento de una red de usuarios en distintas regiones, usando el sitio web de la organización.
- Estímulo a la creación y participación de los artistas y trabajadores de la cultura mediante diversas convocatorias a exponer obras inspiradas en la bicicleta.

Durante los dos meses que dura el Festival de Bicicultura, se lleva a cabo una gran cantidad de actividades, tales como: muestras de arte (Expo Arte y Bicicleta); proyecciones audiovisuales; bicicletadas (Bicicletada de autoridades y artistas); seminarios (Seminario Bicicleta es Salud); talleres (Talleres de Fernando Traverso con estudiantes de arte y vecinos); foros y debates, visita de expertos extranjeros; amplia campaña de difusión (Campaña de Difusión en red de Metro y vía pública); y un gran evento masivo de cierre (Parque de la Bicicultura en el Parque Forestal), con participación de todas las comunas de Santiago (Caravanas Comunales Santiago en Bicicleta). Las actividades de todos los festivales son:

- **Pacto por la Bicicleta:** Campaña para la promoción de un nuevo compromiso social de apoyo y respaldo a peatones y ciclistas, y para la modificación del actual sistema de transporte para incluir las necesidades de la movilidad a tracción humana.
- **Expo Arte y Bicicleta:** Actividad principal del Festival de Bicicultura.
- **Día Mundial Sin Autos (DMSA), 22 de Septiembre:** Jornada de actividades, que incluye una bicicletada céntrica con participación de ciudadanía y autoridades; actividades de educación ambiental, arte y cultura, deportivas y recreativas en el centro cívico de Santiago y principales ciudades del país. Se desarrolla con la participación de organizaciones ciudadanas, coordinadas a través de www.bicicultura.cl, y es un compromiso en 1.500 ciudades de todo el mundo.



En octubre de 2009, se inaugura la Exposición 'Expo Arte y Bicicleta', en la Estación Quinta Normal Metro de Santiago. Participaron más de 300 artistas y fue visitada por 50.000 personas en 30 días. © Centro Bicultura.

- **Bici Caravanas Comunes y Plaza o Parque de la Bicultura:** Jornada familiar de domingo, organizada como clausura del Festival de Bicultura. La caravana finaliza en el Parque Forestal, en el cual se organiza el Parque de la Bicultura (feria de la sustentabilidad y movilidad activa, con actividades verdes y recreativas).

Primer Festival de Bicultura, "Por un Santiago Amable y Solidario" (2006)

La idea de organizar y producir un Festival de Bicultura en Santiago nació a fines del año 2005. El objetivo era crear un hito cultural, educativo, comunicacional y participativo independiente, anual, con financiamiento de fondos concursables y auspicios, que ofreciera un espacio de convergencia y difusión a iniciativas aisladas, a fin de impulsar un proceso favorable a la bicicleta. (Véase el Informe del Primer Festival de Bicultura, año 2006, en: <http://bit.ly/XT39lj>).

"La Cultura pro-bicicleta o Bicultura responde a un profundo cuestionamiento del sentido de la vida en urbes cada vez más deshumanizadas, y representa una mirada integradora sobre la interrelación existente entre formas de movilidad, uso del espacio público, modelo de ciudad y calidad de vida".¹⁶

¹⁶ Bicultura, "Primer Festival de Bicultura, 'Por un Santiago Amable y Solidario'", en <http://bit.ly/WaKjPS>

El Primer Festival tuvo el auspicio del Centro Cultural de España, de la División de Organizaciones Sociales de la Secretaría General de Gobierno y de Bicicletas Oxford.

Segundo Festival de Bicultura: "La vía de Holanda" (2007)

El tema fue "La vía de Holanda", para referirse a dicho país como ejemplo en el tema de la bicultura y uno de los principales apoyos para realizar el Festival 2007. Se llevó a cabo entre el 12 y el 18 de noviembre. Su objetivo fue reconocer la bicicleta como vehículo de transporte público y la generación participativa de políticas públicas para su estímulo y fomento. (Véase el Informe del Segundo Festival de Bicultura, año 2007, en: <http://bit.ly/YiyMEC>).

Auspicio: Centro Cultural de España, la Embajada de Holanda, Chiledeportes, el Banco RABOBANK, Bicicletas Oxford, ICE *Interface for Cycling Expertise* de Holanda.

Tercer Festival de Bicultura: "Energía Humana para cambiar la vida" (2008)

Se llevó a cabo entre el 9 de noviembre y el 21 de diciembre. El objetivo fue crear un espacio de información, reflexión y diálogo en torno a los beneficios de la bicicleta como medio de transporte público. (Véase el Informe del Tercer Festival de Bicultura, año 2008, en: <http://bit.ly/YlwnlK>).

En palabras de Víctor Hugo Romo, miembro del Centro de Bicicultura y uno de los productores del Festival:

“En cuarenta días, en un esfuerzo colectivo entre colaboradores y voluntarios, logramos completar el intenso programa de actividades que nos habíamos propuesto para este año. Quisimos cumplir con la ciudad y su gente —a pesar de los cambios de autoridades y el paro de trabajadores fiscales—. Santiago estuvo interpelada todo el tiempo por la Bicicleta: en las noticias, en la calle, en el Metro, se percibía la sensación que la nuestra es una causa con sentido y con futuro”.

Colaboraron: Centro Cultural de España, Embajada de Holanda, Ministerio de Salud, Consejo Nacional de la Cultura y las Artes (CNCA), Programa País de Eficiencia Energética, Gobierno Regional de la Región Metropolitana (GORE RM), Bicicletas Urbant. Se contó además con una Subvención Presidencial.

Cuarto Festival “Ciudades para el ser humano, calles para la gente” (2009)

Se realizó entre los meses de septiembre y noviembre del año 2009. En esta ocasión, la Expo Arte y Bicicleta se llevó a cabo en la Estación de Metro Quinta Normal con más de 300 obras de arte. Durante esta versión del Festival, el Día Mundial Sin Autos se llevó a cabo en once regiones del país. En Santiago se improvisó un escenario en la Plaza de Armas. Participaron cantantes, se realizaron actividades deportivas y actividades al aire libre frente a la Municipalidad. El Festival se cerró

con una gran cicletada por el centro de la ciudad, y se expandió el Pacto Nacional por la Bicicleta por diversas regiones de nuestro país. Se consiguieron 40.000 firmas. (Véase el Informe del Cuarto Festival de Bicicultura, año 2009, en: <http://bit.ly/ZBNXHq>)

Auspiciaron y colaboraron: Embajada de Dinamarca, GORE RM, CNCA, Instituto Nacional de Deportes (IND), Bicicletas Dahon, Televisión Nacional de Chile (TVN), Team Cachantún. Obtuvo Subvención Presidencial por déficit.

Quinto Festival marcado por el ejemplo danés (2010)

Se trabajó con la Embajada de Dinamarca para llevar a cabo esta versión del Festival, que se distinguió por los más de mil ciclistas que se juntaron para pedalear desde la Plaza de Armas hacia el Museo de Bellas Artes, junto con autoridades municipales y extranjeras, para inaugurar la muestra “Sueños sobre ruedas”. En el año previo al Quinto Festival, se inició el trabajo del tema en una Mesa Técnica, con participación de instituciones públicas y ciudadanas, lo que permitió replicar las celebraciones de Santiago, en forma simultánea, en once Regiones de Chile. (Véase el Informe del Quinto Festival de Bicicultura, año 2010, en: <http://bit.ly/Wuza3i>).

Lars Steen Nielsen, embajador de Dinamarca en Chile, aseguró posteriormente a la prensa:

“Como Embajador de Dinamarca no puedo sino estar muy contento con el gran interés mostrado



En marzo 2011, en el Centro Cultural de España, ‘Primer Encuentro por el Derecho a la Ciudad y a la Movilidad a Energía Humana’, representantes de más de 40 organizaciones sociales redactan y suscriben la Declaración de Santiago. © Centro Bicicultura.

por la exposición danesa Sueños sobre Ruedas. Agradezco la presencia del alcalde Zalaquett y de las muchas organizaciones de ciclistas, que hicieron de esta inauguración un verdadero éxito y fiesta del ciclismo. Espero que la exposición contribuya a las conversaciones sobre cómo logramos tener ciudades con espacio no solo para el auto, sino también para el peatón y la bicicleta”.

Colaboraron, entre otros: Embajada de Dinamarca.

Transferencia de Bicicultura

Como organización social, Bicicultura se estructura en torno a la transferencia tanto de su modelo de acción como de las prácticas que realiza: todas las acciones que se plantea tienen como objeto la transferencia hacia las personas y el conjunto de la sociedad, o hacia la esfera política.

Bicicultura busca el aumento de ciclistas, de personas que opten por la bicicleta como medio de transporte, pero en un contexto sociopolítico que proteja y distinga la bicicleta como medio de transporte urbano que tiene ciertas características propias: es más eficaz en el tiempo de traslado que otros medios, es asociativo, es solidario, reduce la contaminación, entre otros.

Las herramientas e instrumentos que Bicicultura transfiere (local, nacional e internacionalmente) son los Festivales de Bicicultura, el proyecto de ley de la bicicleta, el modelo de Mapas de acción común y el Pacto por la Bicicleta, y el Bicimapa.

Los Festivales de Bicicultura

El modelo de Festival ha sido replicado en Brasil y en México.

- En Brasilia (noviembre de 2008), se llevó a cabo el Primer Festival de Bicicultura. Bicicletas para um Mundo Melhor. Fue organizado por la Unión de Ciclistas de Brasil, por el Programa Bicicleta Brasil (Ministerio Das Cidades), SEMOB *Bicycle Partnership Program* (ICE Holanda, la Embajada de Holanda); y contó con la colaboración de Bicicultura Chile. Se transfirió el modelo, nombre, logotipo y eslogan o lema del Festival de Bicicultura de Chile; también se impartió la Charla “Biciactivismo ciudadano. El caso de Bicicultura Chile y su Festival”. (Véase <http://bit.ly/YiyT2W>).
- En Sorocaba, São Paulo (diciembre de 2010), se llevó a cabo el Segundo Festival de Bicicultura. Fue organizado por la Unión de Ciclistas de Brasil, por el Programa Bicicleta Brasil (Ministerio Das Cidades) y la Municipalidad de Sorocaba. Se impartió la charla magistral, a cargo de Amarilis Horta, “¿Qué es, o qué representa la bicicleta en Santiago para Bicicultura Chile?” (Véase <http://bit.ly/ZTg4lh>).
- En Curitiba (julio de 2012), se llevó a cabo el CEPIAL 3, Congreso de Cultura y Educación para la Integración de América Latina. Convocó la Casa Latinoamericana (CASLA). Se dio la conferencia “Construyendo una nova cultura de mobilidade urbana” y se participó en el foro panel del seminario “El caso del Festival de Bicicultura, como instrumento ciudadano de innovación social en cultura”. (Véase <http://bit.ly/NhmjsM>).
- En Porto Alegre (febrero de 2013), se participó en el Segundo Foro Mundial de la Bicicleta “Pedalear para Transformar”. Se presentó la experiencia de Bicicultura Chile en el panel de debate principal del Foro, con biciactivistas representantes de movimientos ciudadanos relevantes de América. Se dio la charla “Pedalear la ciudad; cambio de percepción y transformación”.
- En México DF (febrero de 2008), se realizó una presentación del trabajo en Chile de Bicicultura a través del Festival de Bicicultura para los miembros del colectivo Bicitekas. Se llevaron a cabo reuniones con líderes de grupos locales (Bicitekas, Cafecletos, BiciEllas, Biciaptors) para presentar la experiencia del Festival e intercambiar experiencias en torno a temas de legislación, gestión e infraestructura vial y organizativa. Se participó en encuentros grupales de preparación del Primer Congreso de Ciclismo Urbano de México; se presentó la experiencia del Festival de Bicicultura, con especial atención a la relación de colaboración y apoyo del Centro Cultural de España de Santiago de Chile al Festival, en cuanto a modelos y formas de trabajo transferibles al DF. Se participó en rodadas Masa Crítica y Ciclotón y actividades internas de organizaciones de Ciudad de México. Se llevó a cabo una reunión con la Secretaría de Medio Ambiente del DF y responsable del Programa de Ciclismo Urbano de la Ciudad de México.
- En México DF (junio de 2008), se llevó a cabo el Primer Congreso de Ciclismo Urbano de México. Se realizó la charla “Biciactivismo ciudadano. El caso de Bicicultura Chile y su Festival”. Se participó en la transferencia de aprendizajes de la experiencia organizativa de la coordinadora de grupos pro-bicicleta Ciclistas Unidos de Chile, en el contexto de la creación de la Red Nacional de Ciclismo Urbano de México.
- En Guadalajara, México (marzo de 2010). En el Día de la Comunidad Solidaria, se presentó la actividad

de Bicultura-Chile para académicos CIFS-DH DU, Centro de Investigación y Formación Social y el Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano de la Universidad Jesuita de Guadalajara (ITESO). Se llevaron a cabo conversaciones con periodistas, académicos, estudiantes y cicletitas. Se dio la charla “La Ley de la Bicicleta”, en la biblioteca central del ITESO.

- En México DF (marzo de 2010), se realizó un trabajo de intercambio con parlamentarios y biciactivistas para impulsar en México la Ley de Fomento de la Bicicleta. Se llevaron a cabo reuniones con encargados de Bicicletas Públicas BiciPumas, representantes de Bicitekas, GDL en Bici y Biciraptors, para impulsar la celebración de un Festival de Bicultura en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM); también, con representantes del Gobierno del DF, para conocer la experiencia del sistema de bicis públicas del DF Ecobici, con sus modificaciones a la normativa federal de tránsito.

El proyecto de ley de la bicicleta

El actual de proyecto de ley, cuyo inicio fue aprobado por la Cámara de Diputados en el 2009:¹⁷

- Establece, como deber del Estado, la promoción en políticas y programas del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Les otorga a las municipalidades la facultad de incluir la bicicleta en sus políticas y programas de transporte.
- Modifica la Ley de Tránsito, creando un título especial para los ciclistas, en el cual se incorporan los conceptos de “bicicleta”, “ciclista”, “ciclovia”, “guardería de bicicleta” y “red ciclista”.
- Declara el 22 de septiembre como el Día Nacional sin Autos.

El modelo de Mapas de acción común y el Pacto por la Bicicleta

Bicultura ha aplicado ambas herramientas en Chile, en Santiago y en diferentes ciudades del país. Son instrumentos que permiten a los núcleos locales identificar planes de acción, recolectar firmas e información para bases de datos de las instituciones, ampliar sus redes y colocar el tema en el debate

¹⁷ Bicultura ha recibido y transferido información en torno a leyes pro uso de bicicletas. La iniciativa legal comenzó a tomar forma el 2006 en el Primer Festival de Bicultura, con la realización de un taller denominado Mapa de Acción Común, que permitió consensuar posiciones y arribar a una visión común sobre la necesidad de una Ley de la Bicicleta. (Véase <http://bit.ly/WxqHLU>)



Captura de la pantalla del bicimapa
© Bicultura.

público local y nacional. Bicultura ha recibido invitaciones para presentar estos instrumentos en otros países, particularmente en Lima, Perú.

El bicimapa

(<http://bicultura.cl/bicimapa>)

Como herramienta que permite recolectar los conocimientos cotidianos de los ciclistas acerca de rutas, servicios y otros, el modelo de mapa colaborativo de Bicultura está siendo replicado por otras organizaciones de ciclistas en el ámbito nacional. El software que utilizan para crear el bicimapa fue una transferencia de ride the city (<http://www.ridethecity.com/>), una organización que creó la aplicación para ayudar a diseñar rutas seguras para bicicletas, en Estados Unidos. En el bicimapa relativo a Santiago, como señalamos, se ofrecen tres alternativas por ruta: segura, más segura, directa.

Sistematización y reproducción de los logros de Bicultura

La sistematización de los logros de Bicultura se produce a través de herramientas tales como: (a) un Plan de Gestión participativo con otras agrupaciones de ciclistas urbanos; (b) un sistema de planificación con una metodología abierta, basada en la teoría de sistemas, que permite la participación activa de los integrantes; y (c) un sitio web abierto, que recoge iniciativas en forma permanente a la vez que informa a la comunidad nacional, particularmente a la ciclista,

de novedades y avances en materia de gestión, y responde sus consultas.

Lecciones aprendidas

Entre las lecciones aprendidas a partir de la experiencia de Bicicultura, que pueden servir como recomendaciones para mejorar esta clase de transferencia de prácticas urbanas y de trabajo en red, se cuentan las siguientes:

- La participación de distintos actores —organizaciones de ciclistas, el sector académico, el sector público y el privado— en el proceso de planificación y actividades de Bicicultura constituye un elemento poderoso en la generación de acciones de movilización, así como en el levantamiento de temas y líneas de acción.
- Es necesaria la canalización permanente de iniciativas en materia de políticas públicas hacia cada instancia a la que tiene acceso Bicicultura, como entidad participativa, propositiva y activa. Esta canalización es desde y hacia la organización. Bicicultura entrega, pero también recibe información acerca de experiencias, mecanismos y programas pro bicicleta en el ámbito mundial.
- El uso de metodología de trabajo rigurosa permite tener actualizada la página web, los contactos y acciones públicas que desarrolla la organización.
- La permanencia de un equipo comprometido y una red de voluntariado en aumento han permitido ampliar la cultura de la bicicleta en los ámbitos urbanos, legislativo y de uso diario.
- Ciertos principios útiles que han regido las acciones de Bicicultura son, entre otros: el uso de tecnología virtual como medio de comunicación, la participación, el esfuerzo por lograr recursos más permanentes, el objetivo de incidir en el ámbito público, la actualización de tendencias culturales en la cultura de bicicletas en otros territorios.
- El intercambio de información y experiencias exitosas en el mundo es clave en el trabajo en red para influir en la creación de políticas públicas basadas en el reconocimiento de la bicicleta como medio de transporte que puede ayudar a revertir la degradación de la vida urbana.

CRÉDITOS

Autores:

Alfredo Rodríguez (SUR)

Paula Rodríguez (SUR)

Alejandro Oviedo (SUR)

Amarilis Horta (Bicicultura)

Víctor Romo (Bicicultura)

Edición y corrección:

Paulina Matta (Ediciones SUR)