



INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

“Muerte y vida en las grandes avenidas”

Reivindicación de derechos y visibilización de memorias en la ciudad.
El caso de las organizaciones ciclistas y los bicimemorials en Chile.

Por Beatriz Rosso Ávila

Tesis para optar al grado de Magíster en Desarrollo Urbano,
Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales
Pontificia Universidad Católica de Chile

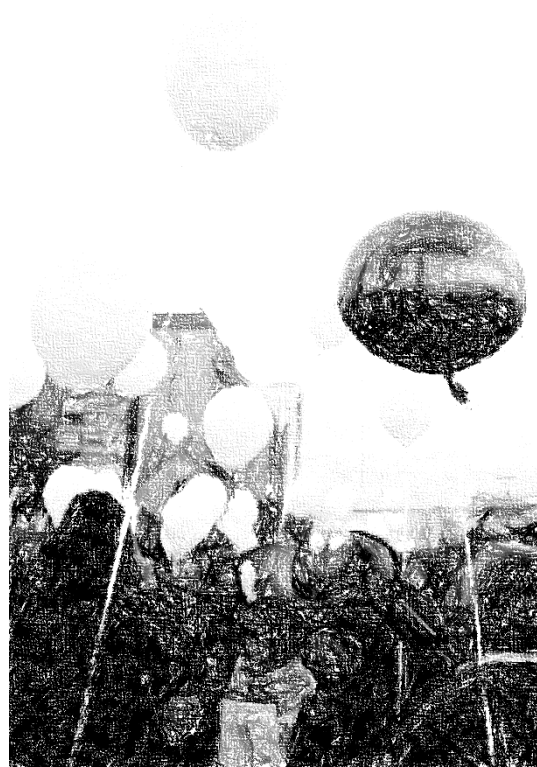
Prof. Guía: Macarena Ibarra Alonso

13 de mayo de 2016

RESUMEN

En un contexto de motorización creciente de las ciudades del globo, han emergido diversos movimientos ciudadanos que se oponen a los valores y al estilo de vida impuesto por el automóvil. A diferencia de las protestas “antiautopistas”, por ejemplo, articuladas para poner freno a proyectos concretos de infraestructura urbana, los movimientos ciclistas han complejizado tal crítica a través de discursos y prácticas que varían en contenidos y estrategias, además de mantenerse en el tiempo como actores importantes en la visibilización de conflictos y reivindicaciones de derechos en la ciudad, trascendiendo incluso el ámbito de la movilidad.

Esta tesis estudia a modo general el contenido de propuestas de organizaciones prociclistas en Chile, y del Colectivo Ciclistas con Alas y los bicimemorials en particular, como discursos y objetos que permiten la discusión ciudadana en torno a cómo se construye (y se “debería” construir) física y socialmente la ciudad.



ÍNDICE

Introducción	5
Preludio al problema de investigación: sobre la ciudad, lo urbano y la búsqueda de la utopía	5
Pregunta de investigación	8
Hipótesis	8
Objetivos	9
Objetivo general.....	9
Objetivos específicos.....	9
Metodología	10
Enfoque metodológico.....	10
Técnicas de recolección de datos.....	11
Técnicas de procesamiento y análisis de datos.....	12
Capítulo I. La motorización de la ciudad y la contraofensiva ciudadana	15
Motorizando la ciudad: aproximaciones a los casos de EE.UU. y Chile.....	15
La contraofensiva ciudadana.....	17
Capítulo II. Discursos y prácticas de los movimientos prociclistas en Chile: el derecho a la ciudad y a la movilidad	21
Ser ciudadano a través de la bicicleta.....	21
¿Por qué derecho a la ciudad? Aproximaciones a Lefebvre y sus reinterpretaciones.....	22
Del derecho a la ciudad al derecho a la movilidad: hacia la consolidación del ciclismo urbano....	24
Género, edad, radicalismo y placer: la variedad de los discursos y prácticas ciclistas.....	26
“Una voz, un horizonte”. La creación del Colectivo Metropolitano Muévete Santiago.....	29
Bicianimitas: la expresión de la movilidad desigual a través del discurso de Ciclistas con Alas (CCA).....	32
Capítulo III. 25 bicimemorials, 25 fragmentos de la ciudad: la memoria territorializada	39
Ser ciudadano a través del bicimemorial.....	39
¿Por qué memoria? La presencia de la cosa ausente y su dimensión de justicia.....	40
De las marcas territoriales a los bicimemorials: la expresión de la memoria en los conflictos por la movilidad.....	41
Entre devoción popular y reivindicación política.....	42
Caracterización de los bicimemorials.....	44

Cuatro maneras de recordar y disputar: análisis de casos	52
a) Desde el discurso oficial de CCA: la bicianimita de Alinne, San Miguel.....	53
b) La migración del símbolo: el caso de una bicicleta blanca en San Felipe.....	55
c) Desde el discurso opuesto: la negación del conflicto a través de una bicicleta blanca anónima	57
d) El tránsito entre memorias y olvidos: el caso del bicimemorial de Amalia, Ñuñoa.....	60
e) Diagnósticos compartidos: intenciones y alcances de los bicimemorales	58
Conclusiones: hacia un nuevo paradigma de movilidad y de construcción de la ciudad.....	65
“La unión hace la fuerza”. Diversificación y complementariedad del discurso ciclista frente a la movilidad desigual.....	65
Sobre el aprendizaje de los bicimemorales y la reivindicación de derechos en la ciudad	66
Anexo 1: Catastro de organizaciones ciclistas en Chile	70
Anexo 2: Catastro de proyectos para el incentivo del uso de la bicicleta en Chile.....	74
Anexo 3: Catastro de bicimemorales instalados en Chile	74
Listado de bicianimitas instaladas por Ciclistas con Alas	76
Listado de bicimemorales, instalados por otros colectivos o de manera anónima.....	78
Bibliografía.....	78

ÍNDICE DE IMÁGENES

Tabla 1: matriz de operacionalización de variables.....	10
Fig. 1: La vida de Santiago está en juego: necesitamos subterráneos para "canalizar" el intenso tránsito.	16
Fig. 2: ¡Así sería el paso subterráneo en la Plaza Italia!.....	16
Fig. 3: "La modesta bicicleta va a solucionar el problema de la movilización en Santiago. Y hasta el hombre de los mandados podrá movilizarse en bicicleta".	18
Fig. 4: Protesta <i>Action Against Automobiles</i> , inspirada en la holandesa <i>Provo</i> . Nueva York, EE.UU. (1972).	18
Fig. 5: Bicicletas blancas georreferenciadas por la comunidad "Ghostbikes". En el mapa no aparecen demarcadas las bicianimitas instaladas en Chile, por lo que se infiere que el número catastrado es inferior al número total y real de monumentos erigidos.	34
Fig. 6: Intervención de <i>Right of Way</i> , New York (2012) por la muerte de un menor de edad. Luego que 3 niños murieran impactados por automóviles, la comunidad de Jackson Heights y Corona crearon la organización "Three Children Too Many".....	35
Fig. 7: <i>Ghost bike</i> , New York (2012)......	35
Fig. 8: Rodada caminata por Diana. Toluca, México (2015).	36
Fig. 9: Conmemoración Día Mundial en recuerdo a las víctimas del tránsito, declarado por la ONU y a la cual Chile se ha sumado el año 2014.	37
Fig. 10: Cicletada y velatón por todos los muertos en accidentes de tránsito. Santiago, 2013. Los movimientos organizadores del evento fueron casi en su totalidad ciclistas y del cual participó <i>Ciclistas con Alas</i>	37
Fig. 11: Bicianimita instalada por CCA para Francisco. Puente San Pablo, Santiago, 2013.....	41
Gráfico 1: Elaboración propia en base a informe CONASET "Sinistros de tránsito de ocupantes de bicicletas y consecuencias" (2014).	453
Fig. 12: Bicimemorials instalados en el Gran Santiago.	48
Fig. 13: Bicimemorials instalados a lo largo del territorio nacional.	49
Fig. 14: Bicianimita para Alinne. En la imagen se ve el desgaste y abandono del lugar producto de la dificultad de su acceso.	53
Fig. 15: Bicianimita en memoria de María, San Felipe. La bicicleta blanca está acompañada de un cartel que dice "Aquí murió un ciclista". A su derecha, el quiosco de César.	55
Fig. 16: Bicicleta blanca para Cynthia. Ubicada en Av. Matta, al costado de una ciclovía cuyos estándares corresponden a una pista recreativa, mas no apta para el transporte.	58
Fig. 17: Bicianimita para Amalia en diferentes ubicaciones.	61

Introducción

🚲 Preludio al problema de investigación: sobre la ciudad, lo urbano y la búsqueda de la utopía

Ni la muerte del urbanismo moderno que sirvió como crítica a Jane Jacobs en *The Death and Life of Great American Cities* (1961), ni la configuración del urbanismo postmoderno que le siguió, han promovido la esencia heterogénea y la mixtura de usos, que, según la autora, debían dar vida a las ciudades. A diferencia de la propuesta de Jacobs, la incipiente suburbanización de las ciudades americanas a mediados del siglo XX, así como también la tendencia actual hacia la privatización de los espacios públicos denunciada por círculos posmodernos, habría llevado consigo la restricción de sus usos y de las consecuentes prácticas que se transmiten y nacen de él. Aunque cada una de ellas responde a diferentes procesos y paradigmas de administración y producción de las ciudades, el indistinto diagnóstico parece revelar la exclusividad de goce de aquellos sectores de la población que han detentado el poder sobre los espacios de sociabilidad, demostrando un eventual desenlace abortivo de la relación democrática entre los ciudadanos y su entorno. Sin embargo, es posible visualizar históricamente cómo manifestaciones sociales, culturales y políticas le otorgan al espacio público caracteres ‘extra’ e incluso ‘contraoficiales’ (Castells, 1976), sean o no orientadas por la constitución explícita de derechos. Bajo este contexto, se hace fundamental cuestionarse acerca de los alcances que tales prácticas tienen en la discusión de cómo construimos ciudad. ¿Cuáles son aquellas manifestaciones y cómo operan? Esta primera reflexión permite encaminar hacia el objeto final de la presente investigación.

Es conocido que, desde esta reflexión, surgieron conceptos que corrieron en paralelo a la crítica de Jacobs, y que, similar a la autora, criticaban los lineamientos que hasta entonces, y reforzadas en la actualidad, conducían a las ciudades hacia una construcción desigual de sus espacios, situación aparentemente irreversible. Tal como planteó Henri Lefebvre en el ahora clásico *Le Droit à la Ville* (1968), libro que constituye un imprescindible en la discusión académica cada vez que se habla de utopía o modelos de ciudad justa, se trataba de una “crítica al estructuralismo imperante” y de la reducción de la vida urbana que este modelo implica (Gaviria en Lefebvre, 1969), concepto y afirmación que también deben estudiarse si se pretende responder la pregunta anteriormente esbozada.

Sin embargo, y a pesar del contexto desfavorable, tal como señalaría Jacobs en *The Death and Life of Great American Cities*, no bastaba con diagnosticar la muerte de las ciudades por la aparente extinción de sus características esenciales como el dinamismo y la defensa de su diversidad, sino de la importancia de hacer renacer el interés por ellas, de generar propuestas que les devolvieran la vida, y de defender un tipo

de vida urbana que garantice a las personas ciertas capacidades y elecciones (Muxi & Gutiérrez en Jacobs, 2011; 8).

Así, y aludiendo a la importancia que la autora le atribuye a lo particular para entender y dar respuesta a problemáticas globales (Tomás & Luque, 2004), las consecuencias negativas, por ejemplo, que han emanado desde la suburbanización de las ciudades americanas hacia otras partes del globo, como lo es la motorización indiscriminada, deben y pueden combatirse, en tanto existan acciones ciudadanas que reconsideren y aprecien las redes creadas por los diversos usos en la ciudad; que entiendan la calle como lugares de relación y de manifestación. Para Jacobs, devolver espacios a los peatones, quienes han sido constantemente desplazados por la hegemonización del automóvil, es una de las tantas claves para revitalizar el espacio público y atraer beneficios sociales asociados, así como también de pensar en una ciudad “próxima” en vez de “accesible” (Jouffé, 2011). En la misma línea, aunque para Lefebvre la ciudad industrial y el actual avance del capitalismo han impactado sobre los diversos ámbitos de la vida urbana por medio de la lógica del valor de cambio, disminuyendo e incluso dinamitando los valores de lo urbano y la apropiación (Lefebvre, 1969; 98), existen maneras de revertirlo. El autor ejemplifica la dislocación de la ciudad con el “recorte y la disposición de la vida cotidiana, el uso masivo del automóvil (medio de transporte ‘privado’), la movilidad (por lo demás, frenada e insuficiente) (...)”. El automóvil, así como sucede con otros aparatos que responden al “mundo de la mercancía”, tiende a hacer saltar esta última barrera: la ciudad. No es raro que el autor proponga limitar la industria del automóvil, y por supuesto, promover otros medios que permitan responder a las necesidades de movilidad y encuentro. Esta acción se presenta como una variable estratégica que permite orientar la realidad urbana hacia su valor de uso (Lefebvre, 1969; 151), así como también por evitar los riesgos de exclusión social que genera esta forma de ciudad.

En este sentido, se hace imperioso tomar la afirmación de Jacobs y la orientación de Lefebvre, puesto que sirven de lineamiento para la búsqueda de formas “más justas” o democráticas de construir ciudad, aun cuando existe un cuerpo teórico que niega la factibilidad de tales capacidades. Siguiendo a los autores, pero ampliándolos en la perspectiva de la presente tesis, otros medios de movilidad como la bicicleta y los colectivos que a través de su uso han reivindicado el uso equitativo del espacio público, también deben incorporarse en la discusión, ya que actúan públicamente por cambiar un paradigma de movilidad gestado en torno al crecimiento horizontal y por consecuencia, al uso del automóvil. Es, al fin y al cabo, una propuesta política a pensar y constituir a una nueva ciudad.

Por lo anterior, la presente tesis tiene por fin preguntarse cómo las estrategias discursivas y prácticas de los movimientos ciclistas han afectado en la discusión ciudadana, cuestionando la forma en que actualmente se construye ciudad, y erigiendo como un derecho urbano la diversificación del uso del

espacio público por medio de una movilidad equitativa. Pero, además, su visibilización trasciende el ámbito de la movilidad para sugerir cambios generales de las prácticas cotidianas en las ciudades. Los bicimemorials, así como sucede con demás actos de demarcación pública del territorio, permiten reflexionar a través del uso de la memoria sobre problemas públicos, de las condiciones de desigualdad en el espacio y la reticencia de la ciudad posmoderna y la ciudadanía hacia la sociabilidad, la interacción, entre otros elementos.

A modo de resumen, el ya clásico trabajo de Jacobs, aun con la distancia histórica y contextual del tiempo presente, sirve entonces como inspiración a *Muerte y vida en las grandes avenidas*, en tanto orienta hacia la investigación del comportamiento de aquellas respuestas ciudadanas, específicamente desde el ciclismo urbano chileno, frente a un diagnóstico aparentemente totalizante de los espacios públicos y la calle por parte del automóvil; metafóricamente, su permanente acción evita darle muerte a esa diversidad que aparece intrínseca a la ciudad, reivindicando valores en los que se pretende profundizar a lo largo de la tesis. Pero además permite comprender aquellos eventuales aportes del caso de estudio, los bicimemorials, a la expresión del derecho a la ciudad, manifiesto a través de la difusión material y simbólica del movimiento ciclista en la disputa desigual *en y por* el espacio público en diferentes ciudades de Chile. Como se evidenciará más adelante, la instalación de bicimemorials y la oposición al aparato moderno por excelencia, el automóvil, se ha extendido globalmente para denunciar las consecuencias negativas que la velocidad, la eficiencia, la defensa de los derechos individuales por sobre los colectivos, entre otros, han tenido sobre la producción de las ciudades y en las relaciones sociales urbanas. El estudio propone que el levantamiento de tales homenajes, no solo denuncian las muertes humanas debido a la ausencia de un derecho urbano y de las relaciones dispares de poder en la ciudad, sino que también enuncian el interés por constituir el rol de la memoria territorializada (y su consecuente proyección para garantizar la vida) promoviendo y cuestionando en espacio y tiempo, la importancia de incorporar como un valor la convivencia en la diversidad, donde la opinión y los actos ciudadanos, sean de peatones, automovilistas o ciclistas, juegan un rol fundamental.

Para concretar tal propuesta, la tesis se compone de cuatro partes. La primera de ellas es la introducción, donde se explica el problema de investigación y demás elementos que presentan estructuralmente el trabajo realizado. Posteriormente, y debido a la naturaleza inductiva de la investigación, tanto los resultados de los casos de estudio como los alcances teóricos y conceptuales, se entremezclan en tres capítulos: el primero de ellos, “La motorización de la ciudad y la contraofensiva ciudadana”, contempla una contextualización general a nivel nacional e internacional del proceso de motorización de la ciudad, el uso hegemónico del auto y, como consecuencia, el tímido, pero sostenido aumento del uso de la bicicleta como oposición a los medios motorizados y como nueva alternativa de movilidad. Se considera

una acotada revisión bibliográfica sobre acción y reacción frente a la ciudad motorizada. En el capítulo II, denominado “Discursos y prácticas de movimientos prociclistas en Chile”, se establece un análisis del surgimiento de diferentes discursos y reivindicaciones prociclistas en Chile, con una mayor profundización en el colectivo Ciclistas con Alas (CCA), quienes representan de manera más extrema el problema de desigualdad en la movilidad, además de utilizar una estrategia novedosa como es la memorialización. Se desprende de lo anterior el Capítulo III, “25 bicianimitas, 25 fragmentos de la ciudad: la memoria territorializada”, el cual tiene como objetivo describir los casos de estudio a nivel nacional. Desde los 25 accidentes y memoriales que los representan, se reflexiona sobre la aplicación del concepto de derecho a la ciudad y los aportes de la memoria en la experiencia del ciudadano y usuario del espacio público a partir de 4 casos de estudio. Para ello se aplican entrevistas a ciudadanos, comprendiendo así los alcances del discurso de CCA y los bicimemoriales, pero también aquellas reivindicaciones generales por el derecho a la ciudad.

Pregunta de investigación

¿De qué manera el discurso y práctica de los movimientos ciclistas, en general, y el de las bicianimitas en particular, reivindican civil y públicamente derechos y memorias en ciudades de Chile?

Hipótesis

La emergencia y diversificación de organizaciones ciclistas en diferentes ciudades de Chile, ha permitido instalar en el discurso ciudadano el conflicto por un espacio público desigual. Las consecuencias de esta nueva forma de desafiar políticamente la construcción de la ciudad contemporánea y la hegemonización del automóvil, ha permitido reflexionar acerca de cómo nos movemos y las consecuencias negativas que esto trae en la vida cotidiana. A través de la radicalización del argumento, los bicimemoriales denuncian la desprotección social y normativa que ha existido históricamente en relación al uso del espacio público y que desemboca en actos tales de injusticia, que pueden llegar incluso a la muerte; pero que, a su vez, se presentan como un dispositivo simbólico que apela a la reflexión ciudadana y a la transformación de la ciudad a través de la memoria.

Objetivos

Objetivo general

Comprender implicancias del discurso y de la práctica de organizaciones ciclistas, en general, y de las bicimemoriales, en la reivindicación de derechos urbanos por medio de la estrategia de la memoria territorializada.

Objetivos específicos

1. Examinar el uso de la bicicleta como acto político y reivindicativo de derechos, y como oposición al proceso de motorización de la ciudad.
2. Comparar la diversidad discursiva de las organizaciones prociclistas, y las dimensiones que aporta Ciclistas con Alas en la problematización del uso del espacio público, tanto a través del uso fáctico como por medio de emplazamiento de símbolos en la ciudad (bicimemoriales).
3. Analizar la relación entre la instalación de bicimemoriales (además de su estado de conservación, intervención y/o eventuales destrucciones, desapariciones) y las interpretaciones de los usuarios sobre la memoria territorializada.

🚲 Metodología

Enfoque metodológico

La presente tesis se propone como un estudio cualitativo y de carácter comprensivo, ya que analiza las repercusiones del discurso y práctica de organizaciones ciclistas, en la crítica pública del paradigma de movilidad imperante. A su vez, se trata de un estudio que utiliza el método inductivo, debido a que el diagnóstico emitido por tales movimientos sugiere además ciertos cambios en la convivencia cotidiana de los habitantes y se plantean desafíos que trascienden la cuestión de la movilidad para dar cuenta de transformaciones que deben aplicarse a nivel de derechos urbanos.

	CONCEPTO	DIMENSIÓN	INDICADOR
CONTEXTO	Motorización de la ciudad	Transformaciones físicas y culturales de la ciudad por el automóvil y su infraestructura	Políticas públicas de infraestructura vial
			Ejemplos de procesos de transformación cultural por el automóvil
		Movimientos de oposición al automóvil y su infraestructura	Ejemplos de movimientos anti autopistas
			Catastro de movimientos ciclistas
OBJETIVO	Derecho a la ciudad	Derecho a la movilidad	Discursos prociclistas
			Prácticas prociclistas
			Prensa escrita, visibilización o desinterés por la propuesta
			Medidas de gobierno, visibilización o desinterés por la propuesta
ESTRATEGIA	Memoria	Memoriales en la ciudad	Instalación de bicianimitas (CCA)
			Instalación de bicicletas blancas (iniciativas ciudadanas anónimas o de otros colectivos ciclistas)
			Opinión de ciudadanos que transitan cerca de los bicimemoriales

Tabla 1: matriz de operacionalización de variables.

Fuente: elaboración propia

Técnicas de recolección de datos

Objetivo específico 1: “Examinar el uso de la bicicleta como acto político y reivindicativo de derechos, y como oposición al proceso de motorización de la ciudad.” Para responder al objetivo, se ilustra la motorización de la ciudad y la respuesta de actores ciudadanos frente a este proceso, a través de bibliografía secundaria y fuentes documentales de propuestas ciudadanas que han resistido el avance motorizado (por ejemplo, de los movimientos anti autopistas en EE.UU. y Chile). Posteriormente, se ahonda en la emergencia de colectivos ciclistas a nivel internacional y que han servido de inspiración para su posterior formación en Chile. Por medio de la realización de un catastro (véase anexo 1), se enumeran aquellos colectivos ciclistas emergentes durante los últimos 20 años, cuyo punto de inicio se establece con la creación del Movimiento Furiosos Ciclistas, en 1996. Se seleccionan aquellos movimientos de interés público sin fines de lucro, emprendidos por voluntarios, que poseen algún medio de difusión para expresar su discurso de pro movilidad de la bicicleta y cuya misión, visión y objetivos, se mantienen activos gracias a acciones permanentes o parciales en el espacio y/o en la opinión pública. Debido a la gran tarea que significaba contactar a los 19 movimientos ciclistas y 10 proyectos que tienen relación al fomento del ciclismo (véase anexo 2), no fue posible entrevistarlos en su totalidad, sino que la recopilación de información se restringió a la búsqueda de material disponible en páginas web oficiales, prensa, redes sociales, y referencias hechas por terceros (movimientos ciclistas entrevistados).

Finalmente, es importante establecer que se trata de un trabajo cuyo objeto de análisis (organizaciones ciclistas y bicimemorales) cuenta con escasos trabajos académicos a nivel internacional y nacional, dificultando la recolección de datos.

Objetivo específico 2: “Comparar la diversidad discursiva de las organizaciones prociclistas, y las dimensiones que aporta Ciclistas con Alas en la problematización del uso del espacio público, tanto a través del uso fáctico como por medio de emplazamiento de símbolos en la ciudad (bicimemorales).” A raíz del catastro anteriormente señalado, se realiza una selección de seis movimientos ciclistas en Chile que han sistematizado la crítica hacia la movilidad imperante. Debido a la trayectoria y elaboración de discursos claros, evidentes en la discusión pública y la periódica realización de estrategias para el incentivo del uso de la bicicleta (ya sea a nivel de colectivo o por su involucramiento en mesas de trabajo con organismos de estado y políticas públicas), se le practican entrevistas dirigidas y semiestructuradas a las siguientes organizaciones prociclistas: Movimiento Furiosos Ciclistas, Pedalea x la calle, Macleta, Indepeleta, Bicicultura y Ciclistas con Alas, todos participantes de la elaboración del documento “Nuevo paradigma de movilidad” que posteriormente dio origen al Colectivo Metropolitano “Muévete Santiago”. También se había considerado el movimiento Happyciclistas, sin embargo, fue imposible coordinar una entrevista, por lo que se decidió excluirlo del análisis. Se suma la entrevista al movimiento Furiosos Ciclistas Aconcagua,

que, a pesar de su formación reciente, ha sido muy prolífera en la instalación de bicimemorials en San Felipe y sus alrededores. Su inclusión también aporta a la comprensión del rol de la memoria en la reivindicación de derechos en una ciudad diferente a Santiago.

Objetivo específico 3: “Analizar la relación entre la instalación de bicimemorials (además de su estado de conservación, intervención y/o eventuales destrucciones, desapariciones) y las interpretaciones de los usuarios sobre la memoria territorializada.” Para responder el último objetivo, primero se realiza un catastro de bicimemorials instalados en el territorio nacional. Es importante establecer que la selección de los casos de estudio se vuelve compleja en tanto la naturaleza de este tipo de memoriales es móvil, cambiante, cuyas construcciones son extraoficiales, y que, por lo tanto, están sujetas a constantes modificaciones que pueden alterar su fisonomía y el entorno en el que se instalan. En este sentido, es esperable que el catastro de bicimemorials que aquí se enumera sea inferior al realmente existente, y que, por lo tanto, sea solo una muestra del total de monumentos erigidos a lo largo del territorio nacional (véase anexo 3). Para su realización, fue trascendental la observación directa del entorno urbano, así como también el uso de redes sociales, permitiendo catastrar bicimemorials que estaban en ciudades lejanas geográficamente como Arica o Iquique. Otro elemento que es importante considerar es que en ninguno de los casos se pretende establecer a raíz de esta investigación una generalización de las lógicas que permean otros bicimemorials, y, por el contrario, el criterio de selección ha residido en características propias de cada caso de estudio y que se detallan en el capítulo III.

Posteriormente, se entrevistan a 4 ciudadanos que transitan diariamente cerca de algún bicimemorial. De manera de compilar diferentes visiones, los entrevistados son hombres y mujeres con diferentes ocupaciones (profesora de historia, suplementero, jardinero y estudiante del área de la salud), edades (31, 56, 48 y 21 años respectivamente) y que además se mueven en transporte público, bicicleta, como peatón y automovilista. Con esto se pretende conocer, por un lado, la experiencia e interacción que los ciudadanos tienen con tales homenajes, desprendiendo así el *significado vivido*; y por otro, constatar si se materializa en el discurso ciudadano los objetivos que se impregnan de la instalación de los bicimemorials: homenajear a víctimas de la conducción irresponsable y reivindicar el derecho a la movilidad y a la ciudad.

Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Análisis histórico y de contexto: se revisa bibliografía secundaria que permite hacer una reconstrucción histórica del proceso de motorización en diferentes ciudades del mundo y sus repercusiones en la vida cotidiana. Se extraen ejemplos de países influyentes en la masificación del automóvil y las repercusiones que esta masificación trajo consigo, principalmente asociadas a la oposición de la ciudadanía a través de

movimientos antiautopistas y la formación de colectivos ciclistas como Provo y *Critical Mass*. De igual manera, para el caso chileno se recogen análisis asociados al proceso de motorización de la ciudad de Santiago, siendo complementado a modo de ejemplo, con fuentes primarias que reflejan las consecuencias que esta transformación tuvo en la opinión pública (se mencionan revistas de la época y actas de sesión de la Municipalidad de Providencia en torno al uso de la bicicleta).

Entrevistas a organizaciones ciclistas: se elabora una codificación que permite poner en tensión particularidades y semejanzas en las propuestas ciclistas de acuerdo a:

- a. Antecedentes generales como año de fundación, misión, visión, estrategias para promover el uso de la bicicleta.
- b. Rol que cada una tiene dentro del discurso prociclistas en Chile y posibles diferencias discursivas en el ser y hacer en relación a otros movimientos que ponen a la bicicleta como herramienta de cambio.
- c. Elementos que permiten establecer vínculos entre organizaciones ciclistas en el diagnóstico de la ciudad actual, el problema de la movilidad y la reivindicación de derechos en la ciudad.

Se caracteriza con mayor profundidad en la acción de Ciclistas con Alas por medio de un análisis discursivo de la organización, dando cuenta de los objetivos y alcances de su acción. Siguiendo la metodología de Sagayo (2014), se identifica a través de las entrevistas la justificación del conflicto, la descripción de los hechos, la caracterización de los actores sociales involucrados, las expectativas acerca de las consecuencias en el corto, mediano o largo plazo, referencia del rol de los gobiernos locales y el Estado, entre otros elementos.

Entrevistas a ciudadanos: para identificar las relaciones entre los discursos de las organizaciones/familias involucradas y la percepción de la ciudadanía en torno a los conflictos por la movilidad en el espacio público, evidentes a través de los bicimemorials, se establecen entrevistas conversacionales (Ayala, 2008) a usuarios que transitan en sectores cercanos a la instalación de 4 de los 25 bicimemorials identificados en esta tesis, y que forman parte de su cotidianeidad. Se elabora así una codificación que permite comprender los siguientes aspectos de los discursos:

- a) Reflexión en torno a la relación cotidiana del ciudadano con el objeto conmemorativo, de manera de comprender el “significado vivido”, asignado por el transeúnte al encuentro diario o periódico con el bicimemorial.

- b) Opinión del ciudadano acerca de las características físicas y los significados simbólicos del bicimemorial observado, poniendo en tensión la relación entre su ubicación y sus consecuencias en el espacio público (la relación con terceros, por ejemplo).
- c) Alcances abstractos de los bicimemoriales en el discurso de los entrevistados, así como también en el ámbito público.

Capítulo I. La motorización de la ciudad y la contraofensiva ciudadana

🚲 Motorizando la ciudad: aproximaciones a los casos de EE.UU. y Chile

Como se ha establecido en la introducción, la importancia de discutir y desafiar la ciudad moderna que se gestaba, fue planteada por Jacobs durante la década de 1960. En este sentido, el libro se presenta como una importante inspiración para cuestionar las fuerzas políticas y económicas que han forzado a la planificación urbana a promover valores que horadan las prácticas sociales urbanas que ella tanto defendió, situación que hoy se refuerza en la actualidad. Sin embargo, sería errado continuar sin antes referenciar la estructura política y social americana que habría llevado a la ciudad a esas consecuencias negativas (Gaviria en Lefebvre, 1969; 8). Para abordar la dimensión del conflicto por el uso y producción desigual del espacio público, se hace necesario comprender en primera instancia el proceso global de motorización, las transformaciones culturales asociadas a los nuevos hábitos de consumo y las formas de sociabilidad gatilladas por la masificación de automóvil (Booth, 2009).

Las investigaciones atinentes ilustran claramente cómo las importantes transformaciones materiales, socioculturales y de las políticas públicas derivaron en gran parte hacia la dependencia de tal medio de transporte. En el monopolio productor y distribuidor del automóvil hasta mediados del s. XX, Estados Unidos, se enarbolaba con orgullo la apertura de la *Interstate Highway* en 1956: en el discurso de inauguración, el Consejero General de la Oficina Pública de Caminos la denominaba como el mayor avance tecnológico del siglo a merced de los americanos, incluso “más que la energía nuclear, los sorprendentes avances médicos o las comunicaciones interplanetarias” que se desarrollaban durante esas décadas (Conn, 2014; 175). El alza de construcciones de autopistas e infraestructura para automóviles a lo largo y ancho de EE.UU., comenzó como una política de Estado en 1916. De acuerdo a lo que establece Steven Conn, con el objeto de poner en marcha la *National Industrial Recovery Act* en 1933, el Gobierno Federal apoyó la construcción de carreteras por un monto de 400 millones de dólares y fue aumentando conforme pasaron los años. Con la promoción de las políticas de gobierno y la creciente inversión privada en el área automotriz, la conducción no sólo se ha convertido en una parte integral de la vida estadounidense, sino que es una de las tareas más ritualizadas por gran parte de la población americana, convirtiéndose “en una práctica clave en la definición de lo que significa *to be american*, o más exactamente, lo que significa *to do like an american*” (Furness, 2010; 7).

Para el caso chileno, investigaciones históricas también dan luces sobre las evidentes y radicales transformaciones urbanas ya hacia su aparición y masificación en las primeras décadas del 1900 (Booth, 2009; Errázuriz, 2010). La motorización temprana mostraba problemas de congestión vehicular en las

calles de Santiago, aumento de los accidentes fatales por choques o atropellos, entre otros, lo que provocó una evolución del marco legal, así como también se promovieron diversas formas de desplazamiento, sufriendo alteraciones en el tránsito: “las modificaciones favorecieron el soporte urbano, el papel que tuvieron las autoridades locales en su incorporación o la relación que establecieron estas tecnologías con otros procesos distintivos de la metropolización, tales como la modernización urbana, la suburbanización, el aumento de la densidad poblacional, etc.” (Errázuriz, 2010; 358).¹

En 1939, la revista *Zig-Zag* identificaba el problema de la motorización con el título “La vida de Santiago está en juego: necesitamos subterráneos para ‘canalizar’ el intenso tránsito”. En la columna, ya se establecía problemas de tráfico: “el tránsito a las 12 del día en la calle Ahumada esquina de Huérfanos es intenso. Más aún torrencial. Hay que construir un pasaje subterráneo para ‘colar’ los autos o la gente”. Frente a lo anterior, las soluciones propuestas por la revista iban desde un “subterráneo para autos (...) Por aquí descenden los carruajes y se van a colocar bajo la superficie de la calle” hasta un “paso subterráneo que cruzaría la Avenida Bernardo O’Higgins y el Parque Forestal frente a la Plaza Italia. Abajo, el público se movería frente a escaparates iluminados y a pequeñas tiendas”; aunque no es materia de esta investigación, se puede constatar que aún no existía jerarquización clara de la máquina sobre el hombre.



Fig. 1: ¡Así sería el paso subterráneo en la Plaza Italia!

Fuente: Revista *Zig-Zag* 1939: (8); 40-1.



Fig. 2: La vida de Santiago está en juego: necesitamos subterráneos para "canalizar" el intenso tránsito.

Fuente: Revista *Zig-Zag* 1939: (8); 20.

¹ Es importante establecer que la motorización no considera exclusivamente automóviles particulares sino también la emergencia de autobuses y tranvías para principios de siglo (Errázuriz, 2010).

Como fuera, orientar la mirada sobre los problemas relacionados a la transformación material del espacio y al “ordenamiento de los desplazamientos” provocado por el automóvil (sin querer caer exclusivamente en la historia de la corta duración; esa de los acontecimientos aislados que critica el historiador Fernand Braudel), promueve estudiar la motorización no solo desde la perspectiva de una adaptación pasiva de la ciudad ni de la ciudadanía a este medio de movilidad y su consecuente paradigma modernizador. Por el contrario, esa perspectiva permite encontrar -aunque en menor medida- oposición sociocultural y política de ciertos grupos de la población frente a las relaciones asimétricas desde los modos de desplazamiento.

La contraofensiva ciudadana

Tanto en el contexto nacional como internacional, las adaptaciones del espacio urbano y el sistema de carreteras y autopistas, provocaron la organización de protestas ciudadanas en contra los efectos nocivos de la motorización indiscriminada. Siguiendo con el caso estadounidense, diferentes autores establecen que desde la década de 1950 se produjeron críticas hacia la cultura motorizada, así como también surgieron consecuentes movimientos anti-autos. Ejemplos de ello se evidencian en la emergencia de literatura crítica como *Insolent Chariots* (Carros Insolentes) de John Keats (1958), *The Car Culture* (La Cultura del Automóvil) del historiador James Flink (1975) entre otros. En esta última publicación, Flink establecía tres etapas en la recepción y crítica ciudadana frente a la motorización en Estados Unidos: la primera correspondía a la motorización exitosa gracias a la producción del modelo Ford T y cuya masificación se desarrolló con el apoyo de instituciones de gobierno; en una segunda etapa, que llegaría hasta mediados de siglo XX, predominaría la idolatría al automóvil y la transformación de Estados Unidos hacia una cultura motorizada; y finalmente, una tercera etapa se correspondería a aquellas rebeliones frente a los excesos de cultura del automóvil y la exigencia de disminuir su lugar en la sociedad (Dunn, 1998): era la emergencia de una contraofensiva ciudadana. Ejemplos de ello son el surgimiento del movimiento reactivo de población afroamericana en St. Paul contra la pujante construcción de autopistas sobre sus barrios, que sin embargo no consiguió el apoyo suficiente como para sumarse a la agenda de derechos civiles impulsados por la renovación urbana del país (Conn, 2014) o la posterior formación del *Bus Riders Union* (1992), cuya crítica se dirigía al sistema discriminatorio de autobuses en Los Ángeles y las políticas de transporte colectivo (Soja, 2010).

En Chile, tempranamente hicieron aparición reacciones y proyectos urbanos para la canalización de los flujos debido a la expansiva del automóvil. Algunas de ellas eran, por ejemplo, liberar las calles de los peatones mediante la construcción de túneles subterráneos para su circulación (Fig. 1 y 2) e incluso se propuso a la bicicleta como una solución frente al problema de movilización en Santiago (Fig. 3). Aunque tímida, la propuesta de la bicicleta como un medio de transporte válido en la ciudad generó que desde 1938 municipios como el de Providencia ya dieran cuenta del interés por normar la circulación de

bicicletas en la comuna, de establecer ordenanzas de tránsito de la bicicleta, entre otros elementos (Actas de Sesión Ordinaria, vol. 18, 1938; vol. 25, 1944; 58, 1958).



Fig. 3: “La modesta bicicleta va a solucionar el problema de la movilización en Santiago. Y hasta el hombre de los mandados podrá movilizarse en bicicleta”.

Fuente: Revista Zig-Zag 1939 (8); 64-5



Fig. 4: Protesta Action Against Automobiles, inspirada en la holandesa Provo. Nueva York, EE.UU. (1972).

Fuente: Furness (2010)

A pesar que existieron movimientos reactivos de “ciudadanos a pie” frente al avance motorizado ya para mediados del siglo XX, la sistematización de esa crítica a nivel internacional se evidencia también a través de movimientos prociclistas y asociaciones afines que abogaron por un libre acceso al espacio público y el consecuente derecho a la movilidad en ciudades progresivamente congestionadas. La aparición de movimientos prociclistas que apelaban por el derecho de las bicicletas a transitar en la vía pública, emerge incluso antes de la invasión de automóviles y carreteras, con *The League of American Wheelmen* (Rhode Island, 1880), demostrando que han existido hostilidades hacia este medio de transporte a lo largo de su historia (www.bikeleague.org/). Sin embargo, la mayor sistematización de las manifestaciones se dio tiempo después: experiencias extranjeras en Ámsterdam, Londres, San Francisco y Nueva York (Fig. 4), recuerdan el surgimiento de movimientos prociclistas en oposición al automóvil a través de expresiones públicas y acciones simbólicas en las congestionadas calles de Holanda, Inglaterra y Estados Unidos, posicionando a la bicicleta como un medio reivindicativo en busca de la recuperación de los espacios en pos de la ciudadanía en general. En ese acto contestatario surge, por ejemplo, el movimiento “contracultural” Provo (Ámsterdam, 1965), el cual “en lugar de ver la bicicleta como un símbolo nostálgico de una época anterior a la del automóvil, el movimiento Provo la utilizó para reconceptualizar

las perspectivas de la ciudad moderna y de un futuro urbano post-automóvil, idealmente organizado en torno a las geografías y los flujos de la bicicleta”² (Furness, 2010; 78); Provo consideró la bicicleta como un dispositivo pragmático de transformación, bajo la ética de la igualdad y del amor por la ciudad, similar a la propuesta ecosocialista desarrollada durante las últimas décadas.³

Otro movimiento interesante de analizar corresponde a la *Critical Mass* que tuvo sus inicios en San Francisco en el año 1992, pero que actualmente se extiende en diferentes ciudades del mundo. Sus simpatizantes “comenzaron a converger en las calles, en horario punta del último viernes de cada mes, demostrando la fuerza del colectivo y entregando un mensaje a la ciudadanía: *‘we are not blocking traffic; ¡we are traffic!’*” (Furness, 2010; 79), acción desarrollada de manera espontánea y descentralizada, posicionándose tanto como símbolo de protesta como de expresión artística.

Así, ambas experiencias son consideradas como referentes en los conflictos urbanos en tanto dan cuenta cómo la ciudad en general y el espacio público en particular, es escenario de la resistencia cultural y política frente a la monopolización de ciertas prácticas y actores en la ciudad, pero entendiéndolas a su vez como un conflicto en el que interactúan los tiempos históricos de la coyuntura y la larga duración (Braudel, 2002). En relación a lo anterior y siguiendo lo estipulado por Lefebvre en su texto *Derecho a la Ciudad*, “las transformaciones de la ciudad no son los resultados pasivos de la globalidad social, de sus modificaciones. La ciudad depende también, y no menos esencialmente, de las relaciones de inmediatez, de vinculaciones directas entre las personas y grupos que componen la sociedad” (Lefebvre, 1978). De acuerdo a Furness, los *bikeactivists* de diversas ciudades del mundo han politizado el uso de la bicicleta, revelando el grado en que el ciclismo -como todas las formas de movilidad- se vuelve reflejo de relaciones sociales y de poder sistemáticamente asimétricas (Furness, 2010; 10).

Similar a las experiencias internacionales y en algunos casos inspirados en ellas, durante las dos últimas décadas diferentes colectivos que abogan por el uso de la bicicleta como alternativa de movilidad en Chile, también han manifestado conflictos *en y por* el espacio público, entendido éste último no exclusivamente como objeto del poder estatal y la administración pública (Harvey, 2013), sino más bien por ser la materialización del encuentro, la convivencia y la política. Además, por primera vez en el país, las acciones y opciones individuales de los usuarios del transporte (¿a qué medio de transporte quiero o puedo acceder?) se habrían ido consolidado lentamente en grupos políticos no partidistas o movimientos sociales urbanos capaces de traducir las desigualdades de la movilidad y en la necesidad activa de

² Traducción propia.

³ Para mayor profundización en el tema, véase Lowy, Michael (2004): ¿Qué es el ecosocialismo? <http://www.democraciasocialista.org/?p=1526>

redistribuir y compartir tales espacios: en 1996 nace el primer colectivo de ciclistas organizados⁴, Movimiento Furiosos Ciclistas (MFC), cuyo manifiesto introduce el uso de la bicicleta como una alternativa a solucionar los problemas de transporte urbano y otras consecuencias que la masificación indiscriminada del automóvil traen consigo:

Von Drais recomendó levantar la topía bicicletada. Es decir, un contexto en que la bicicleta se integra al tejido urbano, y las endorfinas inundan el cuerpo social. Para tal efecto, el barón propone no cercenar áreas verdes ni echar al suelo el patrimonio arquitectónico -al contrario de lo que sucede con el 'Imperio Motorizado sin Freno'. Llama a reconquistar calles -bienes nacionales de uso público- a montar en bici ya, exponiéndose directamente a la intemperie. Sin esa exposición cotidiana y pueril-imprescindible, se pierde apego a un medioambiente limpio y sustentable. No se dimensiona el impacto de los usos y costumbres, ni el infinito de causas y efectos a que cooperan nuestros actos. Total, la porquería está ahí fuera, tras la concha del auto, el encierro del bus o las paredes de la casa.

Manifiesto Movimiento de Furiosos Ciclistas al Gallardo Chile

Fuente: página oficial MFC

Para ello, el MFC difundió sus ideas a través de los medios y buscó paralelamente el apoyo de vecinos y municipios del barrio alto santiaguino, de manera de convertirlos en modelos de rol en la búsqueda del reemplazo del automóvil por el uso de la bicicleta y su articulación con otras formas de movilidad más sustentables, principalmente a través del metro.⁵ Sin embargo, frente a la negativa del Municipio de Las Condes por las gestiones para instalar el primer ciclero que permitiría la intermodalidad en el Metro Escuela Militar, el Colectivo centró sus acciones en nuevas estrategias inspiradas en la *Critical Mass*, como las cicletadas mensuales, el ejercicio de talleres de educación vial, mecánica, entre otros eventos públicos. Así, la contraofensiva ciudadana y el cuestionamiento público de cómo se construía una ciudad en favor del automóvil, comenzó a plasmarse en las calles de Santiago y en el discurso de los primeros movimientos prociclistas.

⁴ Entiéndase como entidad de interés público sin fines de lucro y sin personalidad jurídica. Además, debe convocar a la participación pública y a la manifestación social. La segunda parte de esta definición proviene de Charles Tilly y J. Lesley Wood (2010).

⁵ Véase <http://www.furiosos.cl/cicletada-primer-martes/la-historia/>, revisado 3 de mayo de 2015. El sitio web de MFC ha sido hackeado en agosto del 2015 y por lo tanto se ha perdido gran parte de su información en línea.

Capítulo II. Discursos y prácticas de los movimientos prociclistas en Chile: el derecho a la ciudad y a la movilidad

Ser ciudadano a través de la bicicleta

Mencionar la aparición de MFC en 1996 es trascendental para comprender la configuración de los discursos de movilidad en Chile y Santiago, pues emerge en paralelo al movimiento reactivo en contra la concesión de la autopista Costanera Norte entre 1997 y 2000, que posteriormente dio origen a la organización Ciudad Viva (Sagaris, 2014). Es importante establecer que, para efectos de la presente investigación, los movimientos ciclistas no se consideran como un acto reactivo en tanto el problema que lo gatilla ha trascendido en tiempo y espacio. De esta manera, y a diferencia de los movimientos barriales, no hay una capacidad de negociación o presión directa sobre el problema que lo gatilla, sino que, por medio de la denuncia y el uso fáctico del espacio, se enfrenta un paradigma instalado en la sociedad, en la cultura, la economía y en la política. Para este caso, se apunta directamente hacia el paradigma de movilidad de ciudades densas demográficamente y extensas territorialmente, así como también a una crítica a la producción desigual de los espacios.

Por otro lado, comprender los discursos y prácticas de los movimientos prociclistas permite hacer comparaciones y contrastes entre los movimientos ciclistas en general y las múltiples organizaciones barriales en diferentes comunas de Santiago, que se han opuesto a proyectos de infraestructura vial desde el término del periodo dictatorial de Augusto Pinochet. La similitud más evidente que surge entre los colectivos organizados durante las décadas de 1990 y 2000, más allá de sus motivaciones puntuales, es que comparten un contexto de aumento numérico y temático de movilizaciones por cuestiones urbanas, luego de una recesión ideológica y fáctica con tales objetos en los años 80; la oposición se centró por esos años en manifestaciones por la opresión política, cultural y social vivida en dictadura. Aun cuando existieron movilizaciones ciudadanas y barriales en la década de 1980 tales como el conflicto medioambiental ilustrado en la “Guerra de la Basura” (Sabatini & Wormald, 2004), la concentración de aquellos movimientos se ha situado más bien en las últimas dos décadas. De acuerdo al catastro hecho por la Fundación Sur, entre 2006 y 2011 se habrían desarrollado 100 conflictos emprendidos por diferentes colectivos de ciudadanos organizados, ya sea relacionado al crecimiento urbano, medioambiente, daños por terremoto o por el uso y apropiación de los espacios públicos. Este último y dentro del cual cabría la temática que aquí compete, han sido identificados al menos 13 conflictos, datos que sin embargo no han sido actualizados por la fundación al año 2015.

Otra aproximación entre organizaciones ciclistas y las movilizaciones contra proyectos inmobiliarios - quizás la más importante- es que, tal como establecen Sabatini y Wormald (2004), su autodefinición se

vuelca hacia una identidad territorial visible bajo reivindicaciones en diferentes escalas. Contraria al argumento de lucha social o de clase de los movimientos por la vivienda de los años sesenta, gran parte de las organizaciones vecinales/comunales/ciudadanas de hoy se ven gatilladas por el apego con el barrio, comuna o ciudad donde se habita, y donde la amenaza a la calidad de vida es argumento preponderante. Ahora bien, debido a la condición segregadora de la ciudad de Santiago, es importante establecer que mientras más amplia sea la escala de objetivos de las organizaciones, existe mayor posibilidad de encontrar mixtura en la composición sociocultural de quienes las integran. Es desde este mismo punto donde se comienzan a desprender diferencias entre los movimientos ciclistas y aquellos gatillados por proyectos urbanos y/o amenazas inmobiliarias, en tanto los primeros tienen mayor relación con una disputa integral por el espacio urbano (aunque es importante nombrar la existencia de algunos colectivos ciclistas que incorporan la dimensión barrial o comunal tales como Indepeleta, Talacleta, Recocleta). Incluso existen coincidencias de reivindicaciones a nivel internacional al compartir experiencias, diagnósticos y respuestas similares frente a un fenómeno de relativa monopolización de uso de los espacios públicos por parte de los motorizados, así como también por la apropiación desigual de los diferentes actores en la ciudad, independiente del medio en que se movilizan. Y aunque el fenómeno de la motorización sirve como oposición para el surgimiento de movimientos ciudadanos, las reivindicaciones ciclistas no radican exclusivamente en la reversión de la expansiva del automóvil, sino también el respeto a la diversidad, la promoción de energías renovables, la bicicleta como herramienta para “crear” ciudadanía, etc. La diversidad de los objetivos, y por lo tanto de las vías de acción de cada una de las organizaciones, demuestran que la identidad territorial se complementa de otros discursos.

En esta tónica, se hace fundamental abordar conceptos que permitan subir su reflexión y explicar los “sistemas” que definen “las formas, funciones, estructuras de la ciudad (económicas, políticas, culturales, etc.) así como las necesidades sociales inherentes a la sociedad urbana” (Lefebvre, 1969; 123). Este primer diagnóstico permite comprender por qué estudiar el concepto de “derecho a la ciudad” de Lefebvre, las reinterpretaciones que diversos autores contemporáneos han hecho de él y los alcances que este concepto provee en la reivindicación de movimientos sociales como las organizaciones ciclistas: ser ciudadano y crear ciudad a través de la bicicleta.

¿Por qué derecho a la ciudad? Aproximaciones a Lefebvre y sus reinterpretaciones

Primero, Lefebvre no entiende la ciudad como un asentamiento con ciertas características físicas fácilmente reconocibles que condicionan el actuar humano, sino más bien como “proyección de la sociedad en el terreno, es decir, no solamente sobre el espacio sensible sino sobre el plano específico percibido y concebido por el pensamiento” (Lefebvre, 1969; 75); el desarrollo de un “alma”, en palabras de Oswald Spengler, proyectada en el espacio. Se trata de un “lugar socialmente privilegiado, como

sentido de actividades (productoras y consumidoras), como encuentro de obra y producto” (Lefebvre, 1969; 111), que debe permitir el derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y el habitar, entre tantas otras características, y donde debe predominar el valor de uso (asignado por los “usuarios”) por sobre el valor de cambio (asignado por los “especuladores”).

En segunda instancia, para Lefebvre, la ciudad en tanto sistema o totalidad, sería similar a los textos - aunque insuficiente en sí misma para ser explicada-: se pueden leer porque se escriben, pero para comprenderlos de manera global también se deben reconocer sus contextos. De esta manera, no basta solo con estudiar lo que hay “por encima” (instituciones e ideologías), sino también aquello que hay “por debajo” (la vida cotidiana, las relaciones inmediatas, lo inconsciente de ‘lo urbano’) (Lefebvre, 1969; 74).

Con ambas declaraciones, la definición establecida por Lefebvre para la ciudad y su estudio no se ha proyectado históricamente en su totalidad. Es más bien un estado anhelado, utópico, pero realizable según el autor. Esta acción restituidora, es la que otorga la categoría de reivindicación al derecho a la ciudad y de considerar la dimensión espacial y de las prácticas cotidianas como escenario para el ejercicio de la justicia, similar a lo que establece Jacobs a través de ejemplos y soluciones concretas. Como se desarrolla en capítulos posteriores, este concepto ha sido desarrollado lentamente por movimientos ciclistas, transformando su discurso a interpretaciones y acciones globales.

Edward Soja establece que reponer al pensamiento geográfico bajo la nueva perspectiva espacial, “permite cuestionarnos acerca de las geografías en las que vivimos, las cuales pueden intensificar y mantener nuestra explotación como trabajadores, apoyar formas de dominación cultural y política basada en la raza, el género y la nacionalidad, y agravar todas las formas de discriminación e injusticia” (Soja, 2010; 18); en resumen, identificar las condiciones de desigualdad bajo diferentes manifestaciones y escalas. Sin embargo, el reconocimiento de tales particularidades y la concreción de acciones sociales y políticas pueden cambiar tal diagnóstico que, según el autor, prometen ser un motor de cambio. Para ello, Soja focaliza el análisis en ejemplos específicos, identificando dónde y cómo la injusticia se emplaza y ayudando a situar la búsqueda por justicia espacial en contextos socialmente producidos (Soja en Link, 2010; 175): la emergencia de movimientos ciudadanos unidos bajo diferentes temáticas como la movilidad, el ambientalismo o la igualdad racial, por ejemplo, son evidencia del empoderamiento de la ciudadanía a través del argumento de la justicia espacial. Y si bien, muchos de ellos inician en una escala local, se conectan a su vez en reivindicaciones a nivel nacional e incluso global, haciendo posible expandir la noción de que espacios públicos o “comunes”, naturales o culturales, pertenecen y son compartidos por los ciudadanos del mundo (Soja, 2010; 45). Así, el derecho a la ciudad se plantea como un concepto orientador en la búsqueda de una utopía, aunque proyectable en la realidad a través de propuestas ciudadanas. La apertura de esta cuestión se justifica en tanto ciudad y espacio son considerados

dimensiones que producen y visibilizan desigualdades, pero que, a su vez, por esas mismas características, están sujetas a la posibilidad de buscar mayor justicia.

David Harvey también establece al concepto de derecho a la ciudad una acción utópica, en tanto es un derecho social y colectivo “a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos”. Sin embargo, su trabajo profundiza en aquellas fuerzas estructurales vinculadas a la acumulación capitalista y cuya consecuencia emana en la formación de geografías injustas. Por lo tanto, y para generar un cambio estructural significativo, es necesario comprender “el poder configurador del proceso de urbanización, sobre la forma en que se hacen y rehacen nuestras ciudades, y hacerlo de un modo fundamental y radical” (Harvey, 2013; 21), por medio de acciones que se relacionan entre sí a escala planetaria y que tengan un mayor control democrático sobre la producción y uso del excedente. Aunque existen atisbos de rebelión en la lucha por el derecho a la ciudad, Harvey establece que esta exigencia no se ha materializado en acciones articuladas; es más bien un concepto que hasta el momento ha entregado posibilidades inmanentes mas no trascendentes (Harvey, 2013; 200). La dispersión de los movimientos, e incluso la reapropiación de las reivindicaciones del concepto por la pequeña élite política y económica que tiene la capacidad para configurar la ciudad según sus propias necesidades, ha desviado el real alcance del concepto. En tono similar, Andy Merrifield establece que el concepto trasciende la capacidad del “ciudadano a pie”, pero a su vez lo limita, en tanto las protestas ciudadanas suelen superar la escala de ciudad, dirigiéndose más bien a una humanidad común y colectiva (Merrifield, 2011; 102).

Ambas visiones, en las cuales se proponen operatividad o límites del concepto, permiten volver a cuestionar los alcances que dicha discusión tiene en las reivindicaciones ciudadanas. ¿Cómo entender entonces las diversas y dispersas luchas por el derecho a la ciudad que se manifiestan en movimientos ciudadanos de diversa índole? ¿Cuáles son los alcances que dichas reivindicaciones tienen en la construcción de la ciudad y lo urbano?

Del derecho a la ciudad al derecho a la movilidad: hacia la consolidación del ciclismo urbano

Como se ha señalado, las reivindicaciones ciudadanas manifiestas bajo diferentes movimientos sociales difícilmente han tenido alcances globales; más bien se reproducen de manera dispersa, aunque repetida en diferentes ciudades del mundo. Sin embargo, la sumatoria de iniciativas colectivas que se amparan bajo el reclamo por una vivienda digna, un espacio público diverso o un transporte equitativo, por ejemplo, permiten diagnósticos transversales de descontento social y de posibilidades inmanentes de oposición y redefinición de deseos (el valor de uso) en torno a las ciudades que habitamos. En este sentido, si bien no se ha podido constatar la capacidad de revertir directamente las estructuras económicas

que gobiernan la planificación y la desregulación de la ciudad, sí permiten visibilizar conflictos levantados por la ciudadanía y ser reapropiados en forma de reivindicación de derechos a menor escala.

Sin dejar de lado el trasfondo que el concepto posee (la ciudad como obra, como apropiación social e individual del espacio), la formación de organizaciones sociales que poseen un discurso elaborado bajo diferentes luchas, toma fuerza y forma cuando su discusión se torna pública: amparadas bajo un concepto más amplio de ciudadanía, no solo en función del sujeto-trabajador como sugería Lefebvre, los diferentes actores sociales canalizan sus exigencias a través de visiones etarias, de género, étnicas, etc., sobre problemáticas que se reproducen y vivencian en la cotidianidad. En este contexto de diversificación del “qué y quiénes”, aparecen actividades que se relacionan directamente con diferentes cuestiones espaciales, tal como es la movilidad. Si bien, no es objeto de la presente tesis explicar en detalle el “giro hacia la movilidad” (Muñoz, 2013; 10), sí es importante ubicar esa temática dentro de las reivindicaciones ciudadanas contemporáneas producto de las considerables transformaciones físicas y culturales de la ciudad y la repercusión que esto supone, ya no solo entendida como el ir y venir de un lugar a otro, sino también donde la ciudad es soporte y productora de relaciones sociales. De acuerdo a Borthagaray, “las manifestaciones cotidianas de vecindad, paseo, comercio, encuentro e intercambio, es lo que contribuye a una de las razones de ser de la ciudad, la oportunidad de interacción entre las personas” (Borthagaray en Herce, 2009; 7).

Ya se ha comentado a través de Jacobs cómo la crítica a la ciudad dispersa emanó en el surgimiento de movimientos sociales contra la suburbanización y el estilo de vida que ésta llevaba consigo. Los cambios en el modelo de ciudad se tradujeron en una transformación en los comportamientos de movilidad, eliminando algunas prácticas sociales en el espacio público y favoreciendo otras como el transporte privado. Parafaseando a Bernardo Secchi, Manuel Herce establece que, con este cambio, tanto espacio construido como el espacio de la movilidad abandonaron la continuidad: “el espacio de la movilidad ofrece a las prácticas sociales campos de posibilidad no homogéneos y discontinuos”, volviéndose excluyentes y segregadores para gran parte de la población, así como también fracturando la diversidad, la diferencia y el encuentro. La creciente dependencia a medios de transporte como el automóvil privado supone a la vez “una pérdida de autonomía y una exclusión social de los ciudadanos no motorizados o que no utilizan el automóvil como medio habitual de desplazamiento” (Herce, 2009; 25). La crítica emergió en la academia por los trabajos ya nombrados, pero también tuvo repercusiones en diferentes reivindicaciones de movimientos sociales.

El derecho a la movilidad entonces, en tanto es un concepto que se desprende del derecho a la ciudad, debe garantizar dos condiciones: por un lado, ofrecer espacios públicos adaptados a cada forma de movilidad y de sistemas de transporte específicos para ellas (Herce, 2009; 23), pero a su vez sin dejar que

la visión de la ciudad accesible predomine. Aquella reivindicación que se ciñe a la oferta de infraestructura para el desplazamiento, sin apuntar a una postura crítica del ordenamiento neoliberal del espacio, se configura contra el proyecto inicial de Lefebvre (Jouffé, 2011; 2). En segunda instancia, del derecho a la movilidad se desprende el proveer al ciudadano de las características de lo urbano, por medio de la integración de los individuos “en múltiples redes interconectadas o superpuestas (...) hacia una solidaridad comunicativa, que pone en relación individuos y organizaciones” y donde la reivindicación guía hacia una “solidaridad reflexiva, es decir, en una conciencia de pertenencia a sistemas de interés colectivo” (Ascher en Herce, 2009; 24), propuesta que los movimientos ciclistas en Chile han denominado el nuevo paradigma de movilidad. En ese sentido, los conceptos de derecho a la ciudad y a la movilidad, permite posicionar a la bicicleta como una herramienta de cambio, y al ciclismo urbano como una estrategia discursiva y práctica para su reivindicación.

Género, edad, radicalismo y placer: la variedad de los discursos y prácticas ciclistas

Soja ha explicado que las movilizaciones políticas por la justicia urbana son incluyentes y combinatorias, abiertas a nuevas bases de apoyo y dirigidas a la construcción de coaliciones efectivas entre diferentes movimientos y organizaciones sociales (Soja, 2010). Se ha visto que para el caso del movimiento ciclista, tal diversificación se ilustra a través de la multiplicidad de flancos por los cuales se aborda el derecho a la movilidad: por medio de la reivindicación de género evidente a través de Macleta; el discurso de protección medioambiental y del patrimonio como Ciclistas por la Patagonia, Indepeleta y Bicipaseos patrimoniales; movimientos de oposición frente al “radicalismo” del MFC y de la importancia de promover una cultura urbana prociclista, tales como Happyciclistas o Bicicultura; y finalmente la más conflictiva pero retratista del conflicto de desigualdad en el sistema de movilidad predominante, Ciclistas con Alas (CCA), quienes por medio del levantamiento de dispositivos simbólicos –bicianimitas- dan homenaje a víctimas fatales de accidentes en donde han estado involucrados ciclistas.

Como ya se ha enunciado, tanto las organizaciones ciclistas como los programas que incentivan el uso de la bicicleta, abordan la dimensión del uso del espacio público con diferentes métodos y objetivos específicos. Esta diversidad ha sido creciente a lo largo del tiempo y es entendida por algunos de los movimientos entrevistados, como un valor dentro del mundo del ciclismo urbano. Y si bien, el inicio de las reivindicaciones ciclistas iniciaron en 1996 con la petición de la instalación de un ciclerero en el Metro Escuela Militar en la comuna de Las Condes; sin embargo, hoy en día, el discurso se ha ido adaptando hacia la esfera de lo político (Mouffé, 2014), donde se ha traspasado la exigencia por construir más ciclovías y que apelan por la inclusión de grupos marginados en torno a género, edad, condiciones económicas, sin dejar de lado la dimensión espacial y territorial que les dio origen.

Al igual que los movimientos sociales que han tenido su auge en las últimas décadas, el discurso ciclista se ha segmentado y complejizado a través de “una fuerza simbólica que funciona más efectivamente a través de divisiones de clase, raza y género, para así fomentar una conciencia política colectiva, creando un sentido de solidaridad basada en experiencias compartidas, y poniendo atención en los cambiantes problemas del mundo contemporáneo” (Soja, 2010; 21). Un ejemplo de ello es la aparición de organizaciones como Macleta, la cual releva la importancia de abordar la construcción de la ciudad desde una visión de género, promoviendo “el empoderamiento de las mujeres a través del uso de la bicicleta como modo de transporte”. De acuerdo a Viviana Albornoz, miembro del equipo Escuela Bici-mujer, introducir nuevas visiones al ciclismo urbano permite apuntar a grupos que han estado permanentemente relegados de la discusión:

Nuestra misión principal es colaborar con el incremento de mujeres que usen la bicicleta como modo de transporte, pues creemos que en la medida que más mujeres, niñas y niños pedaleen, las ciudades se tornan más seguras para todas y todos. Una ciudad con mujeres en las calles, genera sensación de seguridad... una mujer que pedalea, se convierte en un modelo a seguir, pues rompe con el paradigma imperante de que el ciclismo urbano es una actividad muy riesgosa, orientada exclusivamente para hombres jóvenes con excelente condición física, pues la ciudad y la calle serían lugares en extremo peligrosos.

Entrevista a Viviana Albornoz, miembro del equipo Escuela Bici-mujer y área Educación de Macleta, “Mujeres arriba de la cleta”

Otra iniciativa que ilustra la diversificación del discurso ciclista es el proyecto internacional “En bici sin edad. El derecho a sentir el pelo al viento”, el cual pretende acercar a las diferentes generaciones y reposicionar algunos de los valores que establecía Jacobs en “Muerte y vida de las grandes ciudades”. Por medio de ciclistas voluntarios que pasean a personas de la tercera edad en bicicletas adaptadas para ese fin, el programa pretende ser una instancia de regeneración de lazos por medio del pedaleo, el respeto mutuo, la generosidad y la lentitud.

Así, se han ido sumando organizaciones y proyectos que por ejemplo, incitan a promover el uso vehicular de la bicicleta a través de un “marco más cultural; la forma en que la gente percibe la bicicleta” (entrevista a Henry Herrera, encargado del área de Asesorías y Proyectos de Bicicultura) y ligarla a atributos positivos y no negativos; otros colectivos, como Indepeleta, promueven la bicicleta como una herramienta de intervención a escala local y cuya perspectiva es reconocida como un referente del “nuevo urbanismo” a través de la cual existe “mayor posibilidad de hacer acciones visibles, más acotadas, más concretas”, como usuarios y ciudadanos conocedores de un territorio que se vive cotidianamente (Entrevista grupal a Indepeleta: Jesús Morales, vocero del movimiento). Dentro de esta misma lógica, han emergido otros colectivos en la zona norte del Gran Santiago que levantan “la voz de un ciclista que no necesariamente está relacionado con el centro de Santiago, con Providencia, que es donde nace o surge toda esta movida

de ciclismo urbano”, formándose movimientos como Talacleta (de la comuna y provincia de Talagante), como Movimiento Furiosos Ciclistas Aconcagua (San Felipe y la provincia de Aconcagua), Bicivilízate Iquique, Antofacleta ciclismo urbano, entre otros.

Otros métodos que han utilizado los movimientos ciclistas para visibilizar los conflictos urbanos y la reivindicación de derechos, varían desde la combatividad política -a través de las cicletadas inspiradas en la *Critical Mass*-, esto es, la oposición a las autoridades y al sistema imperante enraizado en el discurso del MFC y Pedalea x la calle, hasta el derecho a pedalear por placer o “porque sí”, ejemplificado a través de convocatorias a cicletadas masivas, donde “no necesitamos excusas para pedalear, ¡solo lo hacemos porque sí!!!” (sic). Mientras el primero de ellos se posiciona claramente como una postura política de resistencia y denuncia frente a la motorización de la ciudad, la segunda no encuentra motivos elaborados para hacerlo, puesto que pedalear entra directamente como la rectificación de un derecho.

Ahora, la relación es bastante lineal... no es cordial, porque siempre el carabinero va a querer llevar el orden, y nosotros dejamos súper en claro que nosotros somos los organizadores y nosotros cuando hacemos la cicletada, desde ya hace un año, avisamos a la Intendencia y al gobierno por una cosa de educación. Pero el día que nosotros sintamos que nos están pasando a llevar o que nos están tratando de llevar por el lado que ellos quieran, nosotros automáticamente vamos a dejar de avisar y vamos a volver a las raíces que tenemos.

Entrevista a Manuel Ocares, vocero del Movimiento Furiosos Ciclistas

Lo que buscamos es generar respeto entre todas las personas que circulan por las calles; no necesitamos segregarnos en pistas o rutas especiales. Es una utopía, cierto, lo es, pero podemos generar un respeto entre todos los usuarios de las calles del mundo. Lo único que necesitamos para lograr esto, es querer hacerlo, y dejar de pensar que puede ser un sueño y llevarlo a la realidad.

Página oficial de “Cicletadas porque sí”

La sumatoria de estas experiencias demuestra que la inclusión de los movimientos sociales en la discusión pública en general, y de las organizaciones prociclistas en particular, aún se conciben en el corto plazo por medio de la incorporación y visibilización de minorías, pero que sin embargo no olvidan la importancia que, para lograr una inclusión real, se hace necesaria la devolución al urbanita de su potencialidad de ejercer ciudadanía (la real inclusión como sujeto *productor* de su espacio); como ya se ha señalado en ocasiones, es recurrente que el discurso actual del ciclista urbano-santiaguino y otras ciudades donde se ha profundizado los conflictos por la movilidad, pretenda proyectar hacia el futuro la integración entre otros medios de transporte y la importancia de la convivencia en la diferencia.

🚲 “Una voz, un horizonte”. La creación del Colectivo Metropolitano Muévete Santiago.

A pesar de estas diferencias, los múltiples movimientos ciclistas en Santiago han encontrado entre sí similitudes que les han permitido formar al menos tres iniciativas cuyas discusiones y actividades han repercutido públicamente en diferentes intensidades y escalas: la reciente creación de la plataforma "Energía Humana, Poder Ciudadano" de la cual participan 40 organizaciones ciclistas y más de 160 personas naturales de todo el país, ha logrado adjudicarse la realización del V Foro Mundial de la Bicicleta realizado en marzo y abril del 2016 en Santiago de Chile. A través de este evento, se han elaborado 300 propuestas específicas dirigidas a 38 gobiernos regionales, locales, secretarías regionales y ministerios, entre otras entidades (Bobadilla, 2016); Ciclistas Unidos de Chile creado el 2008 y que dio origen a un instructivo MINEDUC para promover el uso de la bicicleta en escolares, la implementación de una "Mesa de trabajo Ciudadanía-Gobierno para la Promoción de la Bicicleta y la Bicicultura" que posteriormente dio origen al Plan Maestro de Ciclorrutas, entre otros aportes; y finalmente, el Colectivo Ciclista Metropolitano Muévete Santiago, formado el 2013 y cuyos consensos se han materializado en la “Propuesta de los ciclistas urbanos metropolitanos para un nuevo paradigma de Movilidad”, la realización de actividades como "Yo vivo Map8" en conjunto con la ONG Pedaleable y las Municipalidades de Providencia y Santiago (2014), más Recoleta e Independencia en la versión del 2015, la participación en mesas de trabajo para la modificación de la Ley del Tránsito, entre otras iniciativas. Tal como establece el documento, el objetivo de este último colectivo se centra en posicionar a la bicicleta como herramienta para construir una ciudad más "humana y amigable", capaz de enfrentar la distribución desigual de los espacios, de promover la convivencia en la diferencia, característica ideal (¿e intrínseca?) de la vida urbana:

La necesidad de cambiar la visión con que se ha concebido el tema de cómo nos movemos por la ciudad, es un giro que se desmarca de la lógica del Transporte y que comienza a pensar y proponer en términos de una Movilidad que no se limita al desplazamiento desde un punto A hacia un punto B, sino que considera también todo aquello que puede ocurrir durante ese ir entre origen y destino (...). En este marco en donde todos y todas nos podemos ver beneficiados es que consideramos a la Bicicleta como una Herramienta de Transformación Social, y como un elemento indispensable para desarrollar una mejor ciudad, ya que si bien se trata de un vehículo individual, en su utilización del espacio se manifiesta democrática, ya que nos pone a todos como personas a una misma altura, implicando una serie de beneficios sociales y ambientales que van mucho más allá de quién la utiliza.

Propuesta de los ciclistas urbanos metropolitanos para un nuevo paradigma de Movilidad

Fuente: página oficial de ONG Pedaleable

El citado manifiesto fue elaborado por las organizaciones Ciclistas con Alas, Happyciclistas⁶, Macleta, Movimiento Furiosos Ciclistas y Pedalea por la Calle y los proyectos Bicipaseos Patrimoniales y Recicleta. Además, participaron de la redacción del documento las organizaciones Indepeleta, Bicultura, la ONG Pedaleable, tiendas y personas jurídicas relacionadas al mundo del ciclismo, al cuidado del medio ambiente (*Greenpeace* Chile) y a la participación ciudadana (Ciudad Emergente). Su contenido da cuenta del tránsito del discurso ciclista en Chile, haciendo menos relevante el diagnóstico de las condiciones ambientales o de infraestructura urbana para el fomento del uso de la bicicleta y dándole a cambio, un énfasis en las transformaciones culturales relacionadas a un nuevo paradigma de movilidad, originado por los conflictos que experimenta a diario la ciudadanía actual: desde la congestión y el alargue de los tiempos de viaje generado por el aumento sistemático de automóviles particulares en la ciudad; pasando por supuestas rivalidades entre peatones, automovilistas y ciclistas por el derecho a usar veredas y calzadas; hasta los altos índices de accidentabilidad con o sin resultado de muerte provocados por las altas velocidades del tránsito vehicular, etc. Aunque no se analiza con profundidad en esta tesis, pero que sí se hace necesario nombrar por los efectos que genera en la discusión pública, es la incidencia que los medios de comunicación han tenido en la difusión de un discurso que estigmatiza el uso de la bicicleta, que la posiciona como un medio de transporte peligroso y que, por estar fuera de la norma (porque la ciudad no se ha construido para ella), ocasiona problemas en el “normal funcionamiento” de la ciudad.⁷

Para lograr tal objetivo, el Colectivo enfatiza la importancia de promover la educación vial, de la cual es muy importante que todos los actores sociales sean partícipes y que a su vez exista una voz generalizada y coherente que reúna las propuestas de los movimientos ciclistas del Gran Santiago. En la práctica, poder generar un peso mediático a nivel metropolitano que permita proponer desde diferentes organizaciones prociclistas, pero incorporando a su vez la participación integral de los usuarios del espacio público por medio del empoderamiento ciudadano, así como también por la participación de las autoridades. El MFC, Indepeleta y Pedalea x la calle manifestaron explícitamente la importancia de esta unidad:

Ese es uno de los motivos porque nace el Muévete, para nosotros poder implementar ciertas ideas y poder entregárselas frescas, comidas y procesadas a los gobiernos para que se les haga más fácil la pega (...) el poder asesorar -lo que nosotros hacíamos en un principio como Furiosos- y al ser una pura organización no nos tomaban en cuenta. Al juntarse todas las organizaciones ya tenemos más peso mediático, no quiero hablar de peso político, pero sí más peso mediático. Y ese peso mediático nos sirve para poder pararnos en una mesa y golpear la mesa y decir: ‘no, no es como ustedes quieren o no es como ustedes digan’ (...) Y

⁶ Macleta (sin fecha) y Happyciclistas (desde marzo del 2015) ya no participan del Colectivo, aunque siguen compartiendo los objetivos iniciales del movimiento.

⁷ Para mayor profundización en el tema, véase los siguientes artículos: “Imprudentes, malos conductores y arrogantes: cómo la ciudad ve a los ciclistas” (La Segunda); “Carabineros ha multado a más de mil ciclistas en los últimos tres meses” (El Mercurio); “Accidentes de bicicletas llegan a 4 mil al año” (El Mercurio); “Tensa convivencia de ciclistas en calles y veredas” (El Mercurio); “Imperdible: los diez accidentes más comunes en bicicleta y cómo evitarlos” (The Clinic), entre otros.

todo eso va en pro, como te explicaba anteriormente, de que la ciudad se vuelva un poco más amigable para todos en general, porque en este minuto no es amigable para nadie.

Entrevista a Manuel Ocares, vocero del Movimiento Furiosos Ciclistas

Este rato que hemos estado ahí participando nos hemos dado cuenta –como dice el Marcelo- que tenemos varios discursos que son comunes, que podemos tener nuestras diferencias, pero logramos un consenso y logramos articular una voz a nivel metropolitano, y eso es clave. O sea, hoy día se puede decir que, en Santiago, capital, el colectivo de ciclistas Muévete Santiago tiene una sola voz y tiene un horizonte, etc. O sea... independiente de que cada una de las organizaciones tengan sus identidades propias, sus formas de pensar, pero logramos consensuar en este manuscrito.

Entrevista grupal a Indepeleta: Jesús Morales, vocero del movimiento.

Tener por lo menos una representación a nivel social frente la autoridad de turno y no estar así como: ‘un grupo pide esto, un grupo pide esto otro’... fue como un tema de organización del colectivo metropolitano de ciclistas, y eso, en parte, nos ha ayudado mucho (...) El convencimiento de que, más allá de crear ciclistas potenciales dentro de una educación temprana, crear ciudadanos integrales que conozcan todos los actores que conforman el tráfico, no solamente estoy hablando de tráfico por la calzada, sino desde el mismo uso del espacio público.

Entrevista a Rodrigo Quiroz, miembro de Pedalea x la Calle

A pesar de lo anterior y debido al corto tiempo que ha pasado desde la elaboración de la “Propuesta para un nuevo paradigma de movilidad” y de la formación de Muévete Santiago, es difícil comprobar la coherencia argumentativa y práctica del movimiento, hecho que se ha identificado por los mismos miembros y voceros de organizaciones participantes del colectivo. Sin embargo, por medio de entrevistas realizadas a algunas de las organizaciones participantes de la redacción del documento, se han podido reconocer aquellos aportes que ha generado esta unión: ejemplos de ello residen en el fortalecimiento de sus discursos, sin prescindir de la identidad de cada una de las organizaciones y la variedad de perspectivas por los cuales se ha abordado el ciclismo urbano, nutriendo nuevas y renovadas visiones:

Elementos comunes que identificamos con la gente del Muévete, desde la perspectiva urbanística, es que ellos también tienen la perspectiva de que intentan generar incidencia. Participamos juntos en el Foro [*Mundial de la Bicicleta*], participamos juntos en la Mesa Pedaleable, que es la mesa de la Intendencia donde se evalúa la inversión en infraestructura ciclista exclusiva de la ciudad, y en un montón de cosas más, digamos (...) Entonces, independientemente que nosotros no participamos en Muévete Santiago [*como colectivo*], los cabros pueden levantar un documento que lo consideren fundacional donde aparece el logo de Bicicultura, a pesar de que no participamos de la organización.

Entrevista a Henry Herrera, encargado del área de Asesorías y Proyectos de Bicicultura

[Sobre la integración al Muévete Santiago] Más que haya transformado nuestra forma de pensar o nuestro enfoque, yo creo que lo enriqueció. Yo creo que nos permitió nutrirnos de otras cosas que otros ya las tenían más trabajadas, que ya llevaban más experiencia y todo. Entonces nuestro discurso y nuestro accionar también fue enriquecido con esto del Muévete Santiago y claramente nos permitió tener mayor argumento para defendernos en muchos lados

(...)

Yo creo que para ellos también es lo mismo. En el fondo, Muévete Santiago lleva súper poco y no está como consolidado todavía. Entonces es un camino largo igual; o sea no es que Muévete Santiago lleve 30 años... y nosotros queremos estar ahí siempre porque consideramos que es importante tener una relación... porque la unión hace la fuerza, entonces no queremos que se desintegre.

Entrevista grupal a Indepeleta: Jesús Morales, vocero y Marcelo González, socio fundador del movimiento.

Finalmente, el hecho que claramente engloba tanto el discurso de los movimientos entrevistados, como demás organizaciones y proyectos prociclistas catastrados, tienen relación al uso de la bicicleta como herramienta de cambio social y por medio de ésta, hacer un llamado a crear conciencia en torno a los riesgos y vulnerabilidad que presentan ciclistas y peatones frente a los medios motorizados que cohabitan en la ciudad. Sin embargo, se ha esbozado anteriormente que la temática sobre la representación extrema del conflicto de desigualdad en el sistema de movilidad surgió en manos del movimiento Ciclistas con Alas y la instalación de las bicianimitas, para posteriormente ser apropiados por otros actores, difuminándose en diferentes ciudades del país.

🚲 Bicianimitas: la expresión de la movilidad desigual a través del discurso de Ciclistas con Alas (CCA)

Conforme se ha masificado la utilización de la bicicleta, han aumentado a su vez aquellos accidentes donde han estado involucrados ciclistas, muchos de ellos con resultado de muerte. Tal fenómeno ha sido acompañado tanto en Santiago como en diversas ciudades del mundo (Fig. 5), por la instalación de



Fig. 5: Bicicletas blancas georreferenciadas por la comunidad "Ghostbikes". En el mapa no aparecen demarcadas las bicianimitas instaladas en Chile, por lo que se infiere que el número catastrado es inferior al número total y real de monumentos erigidos.

Fuente: ghostbikes.org/

memoriales que tienen por objeto conmemorar la muerte de ciclistas que han fallecido en accidentes de tránsito, disputando un espacio público que se ha adaptado para el automóvil. A este dispositivo simbólico se les ha llamado *ghostbikes* en Estados Unidos, bicicletas blancas en México y bicianimitas en Chile, y cuyas principales características radican en la similitud de su forma -bicicletas pintadas de blanco y ubicadas en espacios públicos donde han acontecido accidentes con resultado de muerte- y el contenido de mensajes dispuestos sobre ellas o sus inmediaciones. En algunos casos se exhibe el nombre de la víctima, la descripción del accidente que provocó la muerte del homenajeado, frases de denuncia frente a la desigualdad en la ciudad, entre otros elementos. Para cada uno de los casos, el objetivo meramente conmemorativo ha trascendido la instalación del memorial *en* la ciudad, para demostrar un conflicto *por* el espacio público, cuyos usuarios han cuestionado las políticas de movilidad imperantes hasta la fecha.

Posiblemente influenciada por la agrupación *Right of Way* (Furness, 2010), cuya misión se centró en intervenir aquellos espacios públicos donde peatones y ciclistas han perdido la vida de modo de “afirmar el derecho público a usar las calles y convertirlas en un espacio para todos” (Fig. 6), la tradición de las bicicletas blancas se originó en St. Louis, Estados Unidos (2002), cuando Patrick Van Der Tuin, en conjunto con una serie de voluntarios, revisó los informes policiales que contenían la ubicación de accidentes donde habían estado involucrados ciclistas. Instaló en cada una de ellas, una bicicleta pintada de blanco con la frase “*broken bikes, broken lives*”. Al poco tiempo, Eric Boerer, un ciudadano de Pittsburgh decidió replicar la idea y darle por nombre “*Ghosts bikes*”, expandiéndose a Carolina del Norte, Seattle, entre otros estados y ciudades del país (<http://grist.org/living/the-story-of-ghost-bikes-how-a-bike-memorial-in-st-louis-sparked-a-global-movement/>).



Fig. 6: Intervención de *Right of Way*, New York (2012) por la muerte de un menor de edad. Luego que 3 niños murieran impactados por automóviles, la comunidad de Jackson Heights y Corona crearon la organización “*Three Children Too Many*”.

Fuente: www.rightofway.org/campaigns/3childrentoomany



Fig. 7: *Ghost bike*, New York (2012).

Fuente: ghostbikes.org/

En 2007 aparecería el *New York City Street Memorial Project* (NYMP), el cual promueve la realización espontánea de memoriales y la recopilación de antecedentes a nivel mundial (Fig. 7). El propósito inicial de la *Ghostbike* instalada en St. Louis tenía como misión llamar la atención de los peligros del uso del automóvil, para luego convertirse, en conjunto con una serie de organizaciones similares, en una crítica a los modos imperantes de movilidad hegemonizados por el auto (Furness, 2010). Asimismo, el NYMP ha dado origen a otras acciones conmemorativas: *Street Memorial* instala placas en lugares donde ha acontecido la muerte de un peatón. En un acto similar a las *Ghostbikes*, “sirven como un recordatorio de la gravedad y el alcance del problema de la inseguridad de las calles en la ciudad de Nueva York”, promueve la conducción motorizada responsable y el respeto por el otro (www.streetmemorials.org/).

Para el caso mexicano, la instalación de bicicletas blancas inició gracias a la asociación civil Bicitekas, como "un recordatorio de la tragedia y una declaración en apoyo al derecho de los habitantes de la ciudad para viajar seguros por sus calles" (www.bicitekas.org). De manera similar a la experiencia estadounidense, estos memoriales se han visto acompañados de actos conmemorativos que complementan las reivindicaciones de ciclistas y peatones. Figuras como Peatoluco y Peatónito, “superhéroes” que defienden “a los chilangos de los autos y de la pésima infraestructura peatonal”, han promovido la presión conjunta frente al mal servicio de transporte público en Toluca y otras ciudades de México, y los accidentes que éste ha generado (Fig. 8). Así también, actúan en el país otro tipo de organizaciones como "Visión Cero", inspirada en su homónima sueca adoptada en 1997, con el objetivo de priorizar la vida



Fig. 8: Rodada caminata por Diana. Toluca, México (2015).

Fuente: www.facebook.com/MetrobusTolucaYA/

humana, cuyo respeto debe ser compartido entre el factor humano, vehicular y el ambiental o de diseño de vías (Monclús, 2007).

En el caso chileno, la instalación de la primera bicianimita ocurrió 10 años después a su origen en EE.UU., en conmemoración a la muerte de un joven que fue impactado por un automovilista ebrio que no respetó un semáforo en rojo en la comuna de Providencia. La acción fue desarrollada por Ciclistas con Alas (CCA), un movimiento que tenía por objeto la conmemoración y la visibilización de la movilidad desigual en Santiago:

Organización que busca visibilizar la gran cantidad de casos de ciclistas y peatones atropellados, muchos de ellos con resultado de muerte y ante los cuales, por falencias en la legislación chilena, sus causantes no han sido debidamente juzgados. Del mismo modo, hacer patente una necesidad de la sociedad en su conjunto de crear conciencia solidaria que, más allá del temor a sanciones, obligue a los ciudadanos para tomar los resguardos necesarios antes de subirse a un vehículo motorizado. Ciclistas con alas pretende además informar e interpelar a la opinión pública para crear un llamado de conciencia nacional, y promover a la justicia para que ponga en rigor las penas adecuadas para este tipo de casos.

Fuente: página web oficial de Ciclistas con Alas



Fig. 9: Conmemoración Día Mundial en recuerdo a las víctimas del tránsito, declarado por la ONU y al cual Chile se ha sumado desde el año 2014.

Fuente: www.publimetro.cl/



Fig. 10: Cicletada y velatón por todos los muertos en accidentes de tránsito. Santiago, 2013. Los movimientos organizadores del evento fueron casi en su totalidad ciclistas y del cual participó Ciclistas con Alas

Fuente: www.plataformaurbana.cl/

Al igual que en México y EE.UU., la acción de CCA en Chile se vio complementada por actos conmemorativos paralelos, con el objeto de sensibilizar a la ciudadanía con respecto a la violencia vial con resultado de muerte (Fig. 9 y 10). El colectivo también llevó a cabo talleres de ayuda psicológica para madres y familiares de los fallecidos, participó de discusiones y mesas de trabajo que posteriormente dieron origen a la Ley Emilia, entre otras actividades.

Durante los 3 años de gestión de CCA (2012-2015), fueron instaladas 13 bicianimitas; gran parte de ellas fueron ubicadas en comunas del Gran Santiago. Camila Carvajal, ex miembro de Ciclistas con Alas, señala que la creación del movimiento permitió visibilizar la fragilidad del ciclista y la desigualdad del uso de la bicicleta frente otros medios de transporte en la ciudad, introduciendo la perspectiva del ciclista muerto o accidentado, un tema que sin embargo parecía omitirse de la discusión de los movimientos prociclistas hasta el 2012. Las intenciones iniciales yacían en generar una campaña de alto impacto que provocara la reflexión de los diferentes usuarios del espacio público (automovilistas, peatones y ciclistas) frente a los actuales ritmos de convivencia en la ciudad, así como también identificar y entender el contexto en el cual se dieron los accidentes, “humanizando” las cifras y asumiendo los diferentes grados de responsabilidad al momento de transitar en la ciudad:

Hacer el cambio de *switch* que al conductor ya no le importe o ya no le dé lo mismo el ciclista, no le dé lo mismo pasarlo a llevar, sino que tenga consciencia de que el ciclista no es una bici, es un ser humano. Y que es un ser humano que va en un elemento súper frágil, que es la bicicleta, que al primer roce se puede caer, y un ciclista si se cae (...) como es tan frágil al caer se puede azotar la cabeza en la vereda y ahí murió. Entonces la idea es concientizar a la gente de que en la bici va una persona, no es una bici, no es un elemento, si no que va una vida que puede ser perfectamente tu hijo, tu hermano, tu amigo, tu primo, tu tío, puede ser cualquiera. Si el día de mañana es tu vecino, mañana puede ser a ti.

Entrevista a Camila Carvajal, coordinadora Colectivo Ciclistas con Alas

La difusión de esta nueva tipología de memorial, residió durante los primeros años en la organización, para luego ser apropiada por otros colectivos y reproducidos de manera independiente de los objetivos y criterios de CCA. Esta apropiación del significado, permitió el levantamiento de al menos otras 12 bicicletas blancas por parte de movimientos prociclistas, anónimos o familiares de víctimas involucrados en accidentes de tránsito, número que se muestra móvil, cambiante y que por su naturaleza se hace difícil de catastrar. De acuerdo a la visión de miembros de Indepeleta -uno de los movimientos ciclistas que han instalado un bicimemorial en su comuna sin estar dentro de sus lineamientos principales- aun cuando su conducto regular fue buscar la gestión de CCA, la instalación de bicimemorials trasciende ese discurso para ser incorporado como una estrategia más para intervenir el espacio público:

Entonces fue como la conversa de todos: “oye, ellos hacen este tipo de intervenciones, preguntémosle a ellos qué es lo que opinan”. Pero también te das cuenta que al ser un bicianimita yo creo que más allá de que sea una intervención de una organización en particular es un acto absolutamente de denuncia, que todas las organizaciones de ciclistas deberían instalarlas cuando alguno de sus miembros cercanos tiene algún accidente o pasa algo con la gravedad de la muerte. O sea, creo que es como lo que hay que hacer.

Entrevista grupal a Indepeleta: Jesús Morales, vocero del movimiento.

La instalación de la bicicleta blanca en la intersección de Av. Echeverría y Av. La Paz, provocó reacciones de asombro y de aprobación entre vecinos que constantemente presencian accidentes en ese lugar de la comuna: “nosotros veíamos cómo los vecinos del edificio que está ahí grande en Avenida la Paz, así: *[aplaude]*, sacaban unas cosas blancas, así como dando todo el apoyo porque evidentemente que son los que ven cotidianamente, escuchan el frenazo, los choques, los atropellos” (Jesús Morales, vocero Indepeleta). La acción se ha visto acompañada de otros tipos de intervenciones en el espacio público que visibilizan zonas críticas en la comuna por medio de demarcaciones de la calzada y la realización de un mapeo con los lugares de los accidentes y sus características en la comuna de Independencia.

Por otro lado, la organización Furiosos Ciclistas Aconcagua (FCA), inspirados en la Masa Crítica y el movimiento santiaguino que le dio origen en el país (Movimiento Furiosos Ciclistas), así como también en la acción de CCA, decide instalar bicicletas blancas a partir de un accidente de una mujer de la tercera edad, en abril del 2014. La incorporación de esta estrategia fuera del Gran Santiago, da cuenta que la promoción del uso de la bicicleta y la consecuente formación de movimientos prociclistas que incorporan los bicimemoriales, no necesariamente son respuesta o reacción de un aumento de los accidentes de tránsito en las ciudades, sino que más bien se gatilla por el interés de visibilizar un problema que propicia la movilidad desigual:

Quisimos gritarle a la comunidad que llegó el momento de definir espacios de convivencia vial, y a la autoridad señalarle que no podemos seguir pensando el diseño de las ciudades tal como ha sido hasta ahora. No es posible que el vehículo que menos contamina, menos ruido aporta, que más promueve el buen estado físico y que más se regala año a año siga perdiendo espacio dentro de los diseños urbanos

(...)

Creemos que basta la imagen de la bicicleta blanca como marca ya asumida por la comunidad que recuerda a cada instante que en cualquier lugar puede morir un ciclista, porque los espacios se han reducido a su mínima expresión para el pedaleo en estas rutas urbanas colapsadas de autos.

Entrevista a Pedro Muñoz, vocero Movimiento Ciclistas Furiosos Aconcagua

Como se ha podido evidenciar, debido a la imposibilidad de CCA de concretar todas las peticiones de bicianimitas a lo largo del país, fueron surgiendo movimientos paralelos que, inspirados en la organización, han podido visibilizar el conflicto de la violencia vial en sus ciudades, el derecho de transitar libremente y la importancia de incidir en su planificación desde la experiencia del usuario. Por esta misma razón, estudiar el movimiento CCA, permite comprender la sistematización del memorial mediante un discurso que se muestra claro, delimitado y con objetivos concretos en relación a los accidentes de tránsito y su prevención, para posteriormente convertirse en un acto de ciudadanía y de intervención anónima del espacio público.

Capítulo III. 25 bicimemoriales, 25 fragmentos de la ciudad: la memoria territorializada

Ser ciudadano a través del bicimemorial

Como se ha señalado en el capítulo anterior, la formación del movimiento Ciclistas con Alas (CCA) y su inspiración en referentes extranjeros, permitió dar a conocer un símbolo de demarcación de la ciudad que posteriormente ha sido resignificado tanto por otros colectivos ciclistas a lo largo de Chile, como por familiares y anónimos. Hoy en día, esa difusión ha permitido la instalación de al menos 25 memoriales a lo largo del territorio nacional. Sin embargo, los bicimemoriales se inspiran de las animitas, tradición propiamente latinoamericana (Fig. 11), interconectando así los objetivos políticos y de denuncia erigidos por el movimiento CCA, pero también nutridos de una tradición que arrastra rasgos propios de identidad religiosa y devoción popular. De esta manera, los bicimemoriales instalados en Chile poseen una doble dimensión simbólica, tanto como espacio de memorialización y de demarcación en la ciudad, así como de crítica al sistema de movilidad predominante. En relación a lo anterior, en el presente capítulo se discuten los aportes que la memoria entrega a los procesos de demarcación del territorio en general, comprendiendo a su vez la influencia de las animitas tradicionales sobre la instalación de los bicimemoriales. Por otro lado, y de manera más relevante para el análisis de esta tesis, se dilucidan las relaciones entre los memoriales y usuarios del espacio público. Debe recordarse que, sin esta interacción, se hace imposible comprender su resignificación simbólica y su reivindicación política por parte de la ciudadanía.



Fig. 11: Bicianimita instalada por CCA para Francisco en conjunto con animita. Puente San Pablo, Santiago, 2013.

Fuente: página web oficial de Ciclista con Alas

¿Por qué memoria? La presencia de la cosa ausente y su dimensión de justicia

En palabras de Paul Ricoeur, el hacer memoria es “hacer presente la cosa ausente”. Cuando el acto es reflexivo o consciente, se presenta como “el mejor método para significar que algo tuvo lugar, sucedió” (Ricoeur, 2003; 41), otorgándole al acto de la reminiscencia un importante rol en la reconstrucción del pasado, y, por tanto, de la lucha contra el olvido. Esta acción toma distintas formas, valiéndose de huellas que permitan mantener la memoria presente. Uno de los conceptos más discutidos en torno a la memoria oficial, son los “lugares de la memoria” de Pierre Nora, entendidos como aquellos procesos en torno a una política nacional de la memoria. Por otro lado, los procesos de demarcación territorial en palabras de Jelin y Langland, permiten operacionalizar la “otra” memoria, la memoria no autoritaria y erigir de esta manera, monumentos consensuados (Achugar, 2003; 193). Ambos conceptos se explican a continuación de manera breve para posteriormente tensionar el análisis con los casos de estudio.

En una mirada crítica de la sociedad francesa contemporánea, para Nora, los lugares de la memoria se posicionan bajo diferentes medios, no necesariamente topográficos, y se definen como aquellos lugares materiales, simbólicos y funcionales que permiten “detener el tiempo, bloquear el trabajo de olvido, fijar un estado de cosas, immortalizar la muerte, materializar lo inmaterial para encerrar el máximo de sentidos en el mínimo de signos” (Nora, 2008; 34). Los *lieux de memoire* se apoyan en la existencia de tradiciones de memoria estables y de larga duración, cuya necesidad de permanencia se debería a una hipertrofia de la memoria de grupos e individuos en la esfera pública y privada; así, según el autor, emergen como una reacción defensiva, un refugio ante la amenaza de la discontinuidad de la vida social (Crenzel, 2010; 7). Si nos encontramos entonces en un panorama donde debemos recurrir a lugares de la memoria para salvar del olvido incluso aquello que nos conforma como nación, “aquellas tradiciones que se sedimentan en el transcurso de sucesivas capas de representaciones pasadas” ¿qué queda para los memoriales de la memoria reciente? Seguir esta crítica de Nora es relevante porque permite indagar acerca de los objetivos que mueven tanto a organismos oficiales como sociedad civil en los procesos de demarcación territorial y las funciones políticas y culturales que se desprenden de este acto (¿por qué? ¿cómo?, y ¿dónde ubicarlos? ¿A quién se pretende interpelar con su instalación?). Y si bien, los lugares de la memoria son representativos de una “bulimia conmemorativa de la época” (Nora en Ricoeur, 2003; 123), el rescate de ciertos hechos y el olvido de otros, también son importantes indicadores que analizar en los discursos e intenciones de quienes los instalan y resignifican.

Aunque muchas veces privada de su esencia “feliz”, como Ricoeur denomina al esfuerzo logrado de rememoración, aparte de su posibilidad descriptiva o de relación con el pasado, la memoria tiene una dimensión ética-política, un recurso que permite hacer justicia, en tanto extrae de los recuerdos traumatizantes valores ejemplares, transformándola así en proyecto, en futuro e imperativo; es lo que el

autor denomina “deber de memoria”. De esta manera, la memoria no se limita a guardar una huella material, sino que cultiva el sentimiento de estar obligados respecto a otros “que ya no están, pero que estuvieron”: las víctimas (Ricoeur, 2003; 121). Este ha sido el enfoque que ha regido el estudio de las marcas territoriales. Para el contexto latinoamericano, por ejemplo, totalmente diferente al de Nora, los procesos de demarcación pública y de memorialización del espacio público se han centrado durante las últimas décadas en denunciar las violaciones a los DD.HH. y la violencia de Estado cometida en dictadura, así como también en su posición de actos reparatorios (Cáceres, 2012; 63). A través de la instalación de monumentos y memoriales, “el espacio adquiere y reafirma sentidos” (Jelin & Langland, 2003; 3), deja de ser un espacio físico o geográfico, para tornarse en lugares con valores y significados, incluso alojando múltiples y contradictorias interpretaciones.

De las marcas territoriales a los bicimemoriales: la expresión de la memoria en los conflictos por la movilidad

Se ha explicado ya a grandes rasgos, el rol de la memoria en sus procesos de demarcación territorial, los alcances que éstas tienen en la reconstrucción del pasado y los horizontes que el deber de memoria instala hacia el futuro. Considerando lo anterior, se debe enunciar los aportes que la presente investigación hace a los debates sobre marcas territoriales, ideas en las que se ahonda con mayor detalle más adelante. Primero, pues permite comprender procesos desde la óptica de la memoria no oficial. Si bien, esta comprende en sus objetivos una interpelación a políticas de estado relacionadas a la reivindicación por una movilidad segura y demás derechos asociados, también centra su objetivo en el cuestionamiento del transeúnte, del ciudadano anónimo que transita diariamente por los espacios marcados por las bicicletas blancas. Por otro lado, y a diferencia de los memoriales erigidos por las víctimas de la violencia de Estado o por víctimas de catástrofes naturales (Cáceres, 2012), los bicimemoriales tienen una doble reivindicación espacial: primero, como acto que se genera de manera espontánea, informal y socializante (valor de uso), desprendiendo de él un gesto cívico de construir ciudad en torno a deseos individuales y colectivos, tanto para quienes instalan los memoriales, como para quienes los apropian y/o resignifican. En palabras de Ojeda para el caso de las animitas folklóricas, “esta dialéctica urbana informal posee de forma subyacente una fuerte noción de pertenencia a la ciudad, pues la animita es una construcción espacial que expresa una emoción colectiva frente a la desgracia ajena, lo cual es, tácitamente, una profunda expresión cívica” (Ojeda, 2011; 78). Esto es, en resumen, una reivindicación ciudadana *en* el espacio, materializada en una marca territorial.

Como segundo elemento y a diferencia de la discusión que engloba generalmente el estudio de memoriales por los DD.HH., la instalación de bicianimitas o bicicletas blancas comprende en sus objetivos la reivindicación por el uso del espacio público, al derecho a una movilidad de interés y uso

colectivo, y la reivindicación de valores más generales como el derecho a la ciudad. Es, en este sentido, una reivindicación ciudadana *por* el espacio, complementada, en este caso, con los discursos de CCA y por la resignificación que los ciudadanos les confieren.

A continuación, se ahonda en ambos análisis tomando los casos de estudio.

🚲 Entre devoción popular y reivindicación política

Como se ha establecido anteriormente, la bicianimita se imprime de variados significados. El primero de ellos, quizás por ser el más evidente, es su función como memorial *en* la ciudad. Tanto en la lectura del colectivo Ciclistas con Alas, como en el de los ciudadanos entrevistados, este tipo de memoriales se asemejan con la animita tradicional o “folklórica”. De acuerdo a lo establecido por Oreste Plath, la concepción original del término refiere al nacimiento de una ‘animita’ por “misericordia del pueblo en el sitio en el que aconteció una ‘mala muerte’. Es un cenotafio popular, los restos descansan en el cementerio, por lo que se honra el alma, la ‘ánima’” (Plath, 1995; p. 9). Así, las bicianimitas se acoplan a la carga histórico-cultural que las animitas folklóricas poseen, pero que a su vez la instala en un contexto espacial desprovisto de su concepción original: primero porque la (bici)animita no corresponde a la “racionalidad urbanizante y modernizante de la religión oficial” (Salinas, 1991, p.4) como tampoco se adecua a la administración de una ciudad posmoderna cuyos espacios están en un constante proceso de privatización, los que son paralelamente gestionados por gobiernos a diferentes escalas, reduciendo la capacidad de hombres y mujeres de actuar en él y de producirlo. Las bicianimitas se instalan en un espacio urbano en el cual las animitas tradicionales pierden visibilidad frente otro tipo de construcciones que las superan en dimensión⁸, pero que logran conquistar al acoplarse a los significados tradicionales, así como también por proponer otros totalmente nuevos. Siguiendo el argumento de Schindel, los actos de memoria que ambas sostienen y su necesario proceso de territorialización –que en este caso han sido aplicadas en la reivindicación del derecho a la ciudad- se manifiesta en la “aspiración colectiva de narrar la historia y plasmarla en el espacio público” (Schindel, 2009; 66), así también como método de inhibir - o al menos resistir- las amenazas del olvido y la destrucción frente a la constante reproducción de desigualdades en la ciudad.

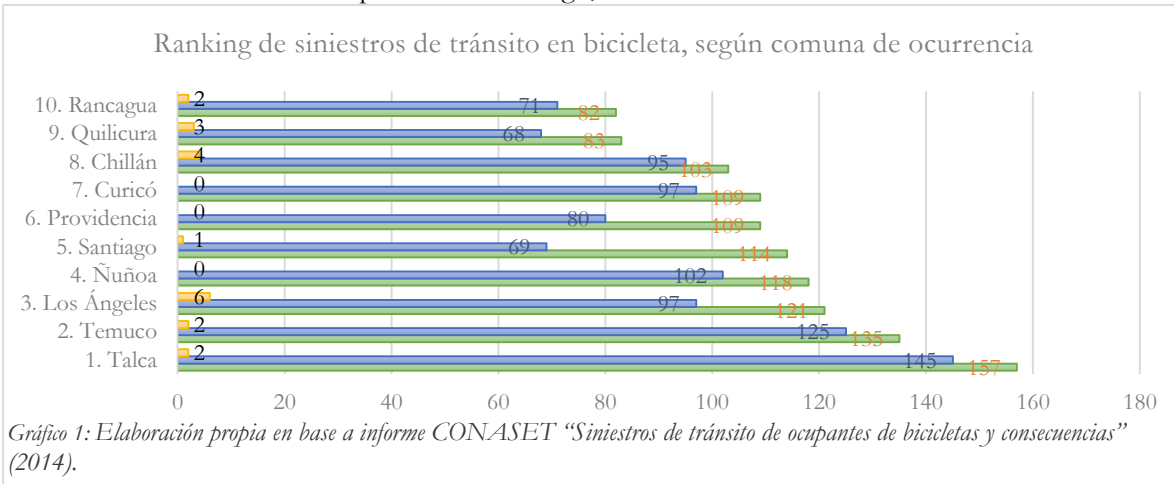
Sin embargo, a pesar de tales similitudes entre bicianimitas y animitas, las primeras actúan bajo otra significación de la concepción original, que es el logro de su instalación en el espacio público con códigos simbólicos y fenomenológicos propios, con el objeto de difundir un discurso político y aportar una

⁸ Las animitas se han instalado a lo largo del tiempo en sectores rurales, carreteras y ciudades. Sin embargo, en estas últimas, parecen ser menos visibles; quizás porque compiten con una diversidad mayor de expresiones en el espacio público, propia de las ciudades. Véase Ojeda, 2010. La gran excepción del caso santiaguino es la animita de “Romualdito”, en la calle San Borja. Es una animita imponente que bordea los 20 metros de largo.

experiencia nueva e independiente al significado tradicional. Sus diferencias sustanciales hacen de las bicianimitas tanto un objeto (memorial) como un sujeto activo en el desarrollo de hacer y ejercer ciudadanía, reivindicando el uso democrático del espacio público. De esa manera, la construcción de un discurso que unifica las bicianimitas bajo una misma causa -esto es, accidentes producto de una ciudad que no está hecha técnicamente para el uso bicicleta, que es desigual y no facilita la convivencia de diferentes usos como proponía Jane Jacobs- le confieren a la muerte trágica, un acto político que apela activamente por espacio en la ciudad.

Sin negar el actuar espontáneo de quienes anónimamente significan la posición de la bicianimita en el espacio público, como ya se ha señalado anteriormente, su instalación inicial dependió del discurso y el actuar de CCA: “ser ciclista es un acto de ciudadanía, de tomarse las calles diseñadas para los otros medios de transporte y valerte de tu cleta en la lucha por el respeto (...) nos tomamos los espacios públicos y los transformamos en hitos de denuncia, reflexión y esperanza concretado en las bicianimitas” (Fresia Aguilera, integrante de Ciclistas con Alas. Fuente: revistapedalea.com). Esta declaración de principios explicita la segunda afirmación, donde las bicianimitas no solo funcionarían como un dispositivo simbólico de conmemoración, sino que también serían erigidas en la ciudad como una bandera de lucha, permeada *por* el conflicto de la movilidad desigual en el espacio público, en el cual hay “mártires” y “culpables”. De los 25 bicimemoriales catastrados hasta la fecha en diferentes comunas del país, al menos 3 de ellos han sido violentados o hechos desaparecer y un cuarto ha sido lanzado al río Mapocho. Aunque no se ha logrado dilucidar los autores de los hechos y sus objetivos iniciales, estos antecedentes al menos dan cuenta que su instalación y el habitar de esos espacios, está permeada de significados y de conflictos, de memorias y de olvidos.

Este conflicto por el espacio, cuyo mayor desarrollo y difusión se ha concentrado en la ciudad de Santiago muestra, de manera paradójica, que aunque las mayores tasas de accidentabilidad se concentran en comunas fuera del Área Metropolitana de Santiago, así como también el 54% de las muertes sucede en



sectores rurales, la politización de los movimientos ciclistas se agrupan en una ciudad donde el desplazamiento se dificulta conforme crece en expansión y densificación, donde los costos y deficiencias del sistema de transporte público fuerzan hacia la búsqueda de medios alternativos de movilidad como el uso de la bicicleta. Así, teniendo en consideración que a pesar de que las estadísticas dan cuenta de cifras de accidentabilidad preocupantes fuera del AMS en comunas como Talca, Temuco o Los Ángeles (Gráfico 1), los factores detonantes de la elaboración de un discurso de derecho a la ciudad desde una organización ciudadana, no gubernamental, sólida, perdurable en el tiempo, pero por sobre todo como acto político de disputa por el espacio público, se ha concretado mayormente *en y por* Santiago y sus calles.

Más allá del interés por profundizar en los motivos específicos de la concentración de organizaciones prociclistas en Santiago, se ha evidenciado que lo interesante de estudiar los discursos y prácticas de colectivos prociclistas, y en especial CCA, es que le han conferido a la problemática de la movilidad un carácter colectivo que no ha tenido precedentes durables en la historia de Chile. Sin embargo, y de acuerdo al perfil de los ciclistas que transitan por la ciudad de Santiago, la gran mayoría aún percibe a la bicicleta como un medio recreativo y su uso está aún lejos de ser politizado masivamente. Un antecedente de ello es que de los 700 ciclistas consultados en la encuesta “Perfil de Ciclistas que transita por Santiago” solo 1 de ellos pertenecía a alguna organización prociclista (MFC).

Teniendo en cuenta este diagnóstico general, el objetivo de transmitir un mensaje de derecho a la ciudad exclusivamente a través de las bicianimitas puede no visibilizarse con facilidad o al menos no de manera espontánea. Es por eso que el análisis del memorial debe ir necesariamente con un análisis discursivo de la Organización, así como también de la reinterpretación por parte de la prensa y autoridades, pues en conjunto con ellos, la instalación de las bicianimitas en el espacio público va adquiriendo diversos significados. Para ello, el análisis sobre la comprensión de la instalación de las bicianimitas-memorials *en* el espacio se efectúa más bien con el objeto de dar puntapié a la discusión teórica y empírica de conceptos involucrados en este conflicto *por* el espacio público, el derecho a la ciudad, pero también por medio de sus resignificaciones ciudadanas y el recurso por la memoria territorializada.

Caracterización de los bicimemorials

Como ya se ha señalado anteriormente, la adaptación de las *ghosts bikes* al contexto chileno ha provocado la aparición de 3 actores y tipologías de memoriales relacionados a accidentes de ciclistas con resultado de muerte. En total se han catastrado 25 bicimemorials, de los cuales 16 se concentran en el Gran Santiago (Fig. 12) y los 9 restantes en diferentes provincias y regiones del país (Fig. 13).

Se ha reforzado en variadas ocasiones que la definición de los memoriales de Ciclistas con Alas tenía objetivos concretos y que, por lo tanto, el discurso que se expresa a través de cada uno de ellos tiende a

ser homogéneo: al momento de su instalación, las bicicletas blancas (armadas gracias a donaciones de la comunidad ciclista) contaban con adornos, flores, velas y otros objetos similares a los que acompañan comúnmente las animitas tradicionales; pero también se les ubicó una pequeña placa que recuerda el nombre y la imagen del fallecido, el nombre del victimario y una breve descripción del suceso que dio fin a la vida de los hombres y mujeres homenajeados. Como es evidente, la cantidad de accidentes superan con creces la cantidad de bicianimitas instaladas, y, por lo tanto, el colectivo contaba con un criterio de selección que definía los casos a conmemorar. De acuerdo a Carvajal, coordinadora de CCA, se seleccionaban aquellos casos donde los procesos judiciales habían concluido, de manera de denunciar responsablemente los hechos que las bicianimitas han invitado a debatir públicamente sobre convivencia vial a través de las bicianimitas:

Al principio fue como súper controversial porque mucha gente cuando las veía decía: “no, que fuerte”. Y nos llegaban por Facebook comentarios como: “encuentro horrible lo que están haciendo, porque ver la bicicleta...que ahí murió la persona, y que es ciclista, y que justo voy andando por la calle y me lo encuentro... me choca”. Mucha otra gente decía: “no, lo encuentro bacán”. Entonces la idea de la bicianimita era justamente generar consciencia tanto al automovilista como al mismo ciclista, porque muchas veces los ciclistas también somos irresponsables. (...) Entonces generar consciencia para ambos lados, bueno también al obviamente. Era una campaña de alto impacto lo de las bicianimitas.

Entrevista a Camila Carvajal, coordinadora colectivo Ciclistas con Alas

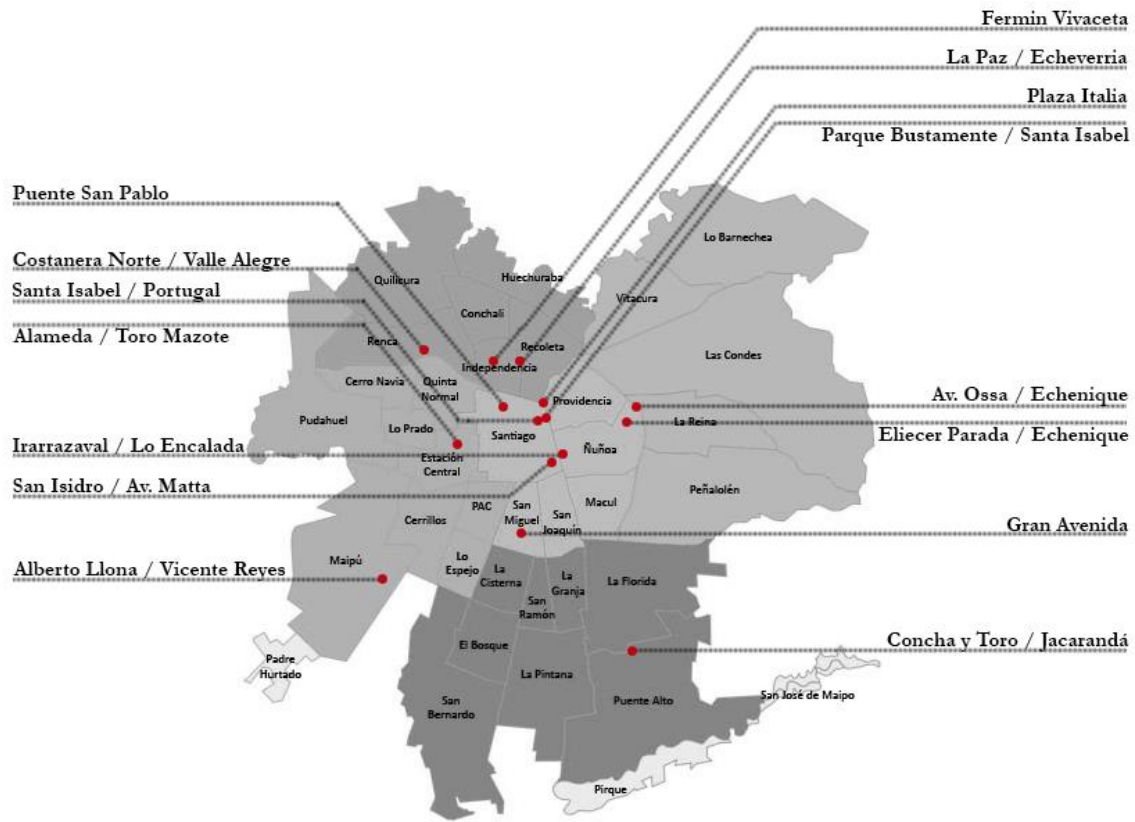


Fig. 12: Bicimemorials instalados en el Gran Santiago.

Fuente: elaboración propia

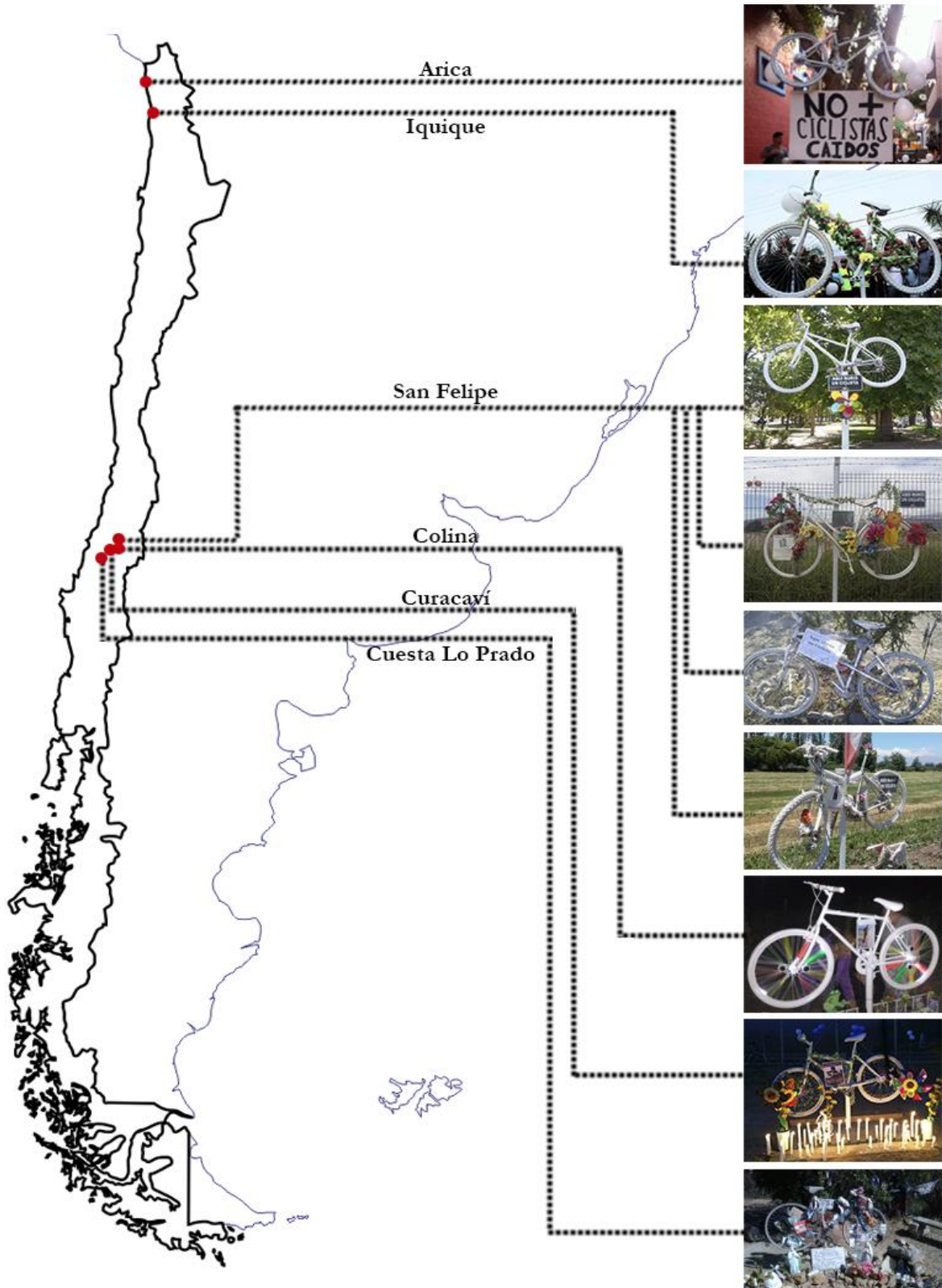


Fig. 13: Bicimemorales instalados a lo largo del territorio nacional.

Fuente: elaboración propia

Frente a lo anterior, es importante recordar que el acto de demarcación pública de las bicianimitas y de los monumentos en general, tal como plantea Schindel (2009), se complementan de actos de memorialización que no dependen exclusivamente de los sitios testimoniales que dan origen a la visibilización de un conflicto, sino que están acompañados de espacios que otorgan otras funciones y permiten un mayor grado de accesibilidad. En el caso de los bicimemoriales, en 2014 CCA instaló una bicianimita simbólica en la Plaza Baquedano, con el fin de marcar un espacio que se caracteriza por el fuerte tránsito, así como también por poseer un significado de convergencia social y espacio cotidiano de cientos de miles de santiaguinos. En él se exhibe un manifiesto que denuncia la problemática de la convivencia vial en la ciudad, así como también expone la importancia de visibilizar las problemáticas a las que se enfrentan las y los ciclistas y de incluir a todos los ciudadanos en contribuir a una ciudad amable:

La bicianimita es una forma de contribuir la visibilización de las problemáticas en la vida los pedaleros y pedaleras deben enfrentar. Es una acción ciudadana legítima, que busca promover conciencia y respeto (...) nuestro trabajo nos insta a seguir luchando y reivindicando los derechos (y deberes) de los ciclistas y su legítima visibilización en el espacio público urbano (...) Hagamos de la bicianimita un espacio de reflexión, de alegría, de denuncia, para recordar a nuestro amigos y amigas, y, fundamentalmente, para construir una sociedad justa, en la que se respete el derecho a la vida, el derecho a pedalear por las calles de la ciudad.

Manifiesto de CCA, en bicianimita simbólica instalada en Plaza Italia

En este sentido, la instalación de las bicianimitas por parte de CCA funciona como un acto de denuncia y aprendizaje, y del cual se desprende un acto cívico de “producir ciudad”; en palabras de Achugar (2002), el memorial como signo que permite vincular el pasado y el futuro; la problemática originada y los desafíos que su visibilización significa para la ciudadanía y la sociedad. En relación a lo anterior, la reflexión de Opazo sobre los atributos del espacio público, entendido como un “tener lugar” de la esfera pública, aplica al caso de las bicianimitas en tanto se manifiestan como una de las tantas expresiones que hacen plausible dicha esfera pública. Para el autor, las características de un espacio público y político se definen a partir de cuatro atributos básicos y que se reflejan en la discusión sobre los bicimemoriales:

Deliberación (la condición agonística de lo público que supone la posibilidad de la confrontación); decisión (el ejercicio democrático de la soberanía ciudadana); administración; y en último término, pero no menos importante, imaginación, entendida en este caso como la capacidad de crear imágenes colectivas, dispositivos de cambio y generación de coherencia, que deben comparecer en lo público y ser discutidas como propuestas políticas” (Opazo, 2008; 12).

Deliberación en tanto la existencia de bicimemoriales permite la confrontación de formas de producir ciudad, esto es, de la visibilización de la problemática y su oposición; la decisión se prueba debido a su

proyección en el espacio; administración, como la capacidad de instalar tales memoriales; e imaginación, en tanto la carga simbólica de las animitas tradicionales y el nuevo objetivo político de los bicimemoriales permiten construir nuevos significados sociales.

Similar a las propuestas de Marcuse et. al (2009) donde la búsqueda de la ciudad justa estaría dada por el intento por nivelar y reorganizar la vida de la ciudad más allá de los intereses individuales e injusticias específicas, se evidencia que la crítica presente en las bicianimitas sobre la configuración y uso del espacio público es un aporte para la discusión teórica, pero también práctica, del concepto de derecho a la ciudad en tanto está contextualizado, determinado y vinculado a un esfuerzo real de transformación (Soja, 2010). A su vez logra comprometer diferentes escalas, dándose, como ya se ha visto, en diferentes barrios de Santiago, Chile y el mundo, pues responde a la crítica de un modelo estructural global de desigualdades debido a la motorización indiscriminada. Así, es importante destacar que el estudio de las bicianimitas hace una fusión entre el concepto de derecho a la ciudad con el concepto de ciudad justa, ya que por medio de la instalación de estos dispositivos simbólicos se reivindica, en primera instancia, la crítica y búsqueda del acceso a tal derecho, pero reafirmado a través de la “acción social orientada al cambio” y a la justicia espacial (Link, 2010).

Con el paso del tiempo, el interés por buscar el derecho a transitar libre y de forma segura, en democratizar los espacios, etc., se han manifestado a través de demostración de afecto y reflexión por parte de la opinión pública, de la ciudadanía, y, la intervención de éstos últimos, en los memoriales con forma de bicicleta: ya sea por medio de actos que recuerdan a los fallecidos (fotos, mandas, cartas, etc.), la superposición de otros bicimemoriales que demuestran la permanencia del conflicto, como también porque han sido violentados, silenciados, o afectados por la cambiante fisonomía de la ciudad. En otras palabras, “prácticas que suponen modos alternativos de apropiación física y/o simbólica del espacio público, y a menudo implican una renovación de los lenguajes estéticos y políticos” (Schindel, 2009; 84).

Otras organizaciones identificadas en la instalación de este tipo de memoriales y que tienen por objeto visibilizar la problemática de la convivencia vial y la reivindicación del derecho a la movilidad segura, son Indepeleta en la comuna de Independencia, y Furiosos Ciclistas Aconcagua, quienes han instalado gran parte de las bicicletas blancas en San Felipe y sus alrededores. Como ya se ha señalado, el movimiento Indepeleta realizó la instalación de un bicimemorial en uno de los puntos críticos de la comuna. “No más ciclistas muertos” pregonan el cartel instalado por la organización, y que a diferencia del actuar de CCA, pretende generalizar la problemática sin identificar claramente a la víctima: “la mayoría de las bicianimitas es como: ‘aquí murió Arturo no sé cuánto’; esta es una bicianimita que tiene una foto del caballero y todo, pero es como más general. Es porque esa esquina, es una esquina peligrosa, y trató de dársele el énfasis más general” (entrevista grupal a Indepeleta: Lorena Correa, diseñadora y secretaria del

movimiento). CFA por su parte, y a diferencia de los memoriales instalados en el Gran Santiago por Ciclistas con Alas, se erigen sobre un pilar, además de utilizar la misma bicicleta sobre la cual se cometió el accidente. En ese sentido, el mensaje se vuelve mucho más claro en tanto los signos del choque permanecen en el memorial y hacen visible el impacto recibido por el fallecido. En algunos casos se colocan antecedentes como nombre y foto de la víctima, nombre y foto del conductor del vehículo, datos del accidente o recortes de prensa, más una placa negra con letras blancas que dice ‘Aquí Murió un Ciclista’. Para Pedro Muñoz, vocero de CFA, el impacto provocado por cada bicicleta blanca instalada en San Felipe y sus alrededores “ha generado conciencia entre ambos ‘competidores’ [*ciclistas y automovilistas*] por respetar sus espacios y hacer tolerable nuestras peticiones”. En este sentido, la demarcación de esa esquina con la instalación del memorial ha adquirido y reafirmado sentidos (Jelin & Lengland, 2002; 3) y su visibilización ha permitido la apropiación por parte de peatones y ciclistas que circulan por el sector.

Por último, los bicimemoriales emplazados por familiares y anónimos varían en su forma. Al no haber una organización tras ellos, no es posible establecer una fisonomía homogénea ni tampoco encontrar patrones generales en su contenido. Sus reivindicaciones van desde la conmemoración de un ser querido, -como el bicimemorial de “Tere”, en Av. Irarrázaval, Ñuñoa, el cual solo posee un cartel con el nombre de la mujer fallecida; a la búsqueda de justicia frente a crímenes que han quedado impunes (bicimemorial de Camila Muñoz, en Av. Concha y Toro, Puente Alto. A su lado lo acompaña un póster: “Justicia para Camila. Joven ciclista de 24 años fallece atropellada por conductor ebrio irresponsable que se dio a la fuga sin prestar auxilio”).

Cuatro maneras de recordar y disputar: análisis de casos

Como se ha señalado anteriormente, es importante considerar la percepción que ciudadanos o usuarios del espacio público tienen en la difusión del discurso ciclista, así como también los desafíos que esta visión plantea en la construcción de la ciudad. Su análisis permite comprender la interpretación de disputas que, al parecer, se vuelven más visibles conforme aumenta el tránsito de automóviles y ciclistas en las calles, así como también se reducen los espacios para los peatones.

Antes de continuar, y aunque esta relación no se incorpora con profundidad en la presente tesis, se hace imperioso recordar que la discusión y proyección de estas problemáticas no se construyen de manera independiente y exclusiva a partir de la experiencia, sino que más bien se permean, por ejemplo, de las interpretaciones de medios de comunicación; de estrategias de gobiernos locales y nacionales que promueven (“Yo Vivo Map8”) o desincentivan actividades relacionadas al ciclismo urbano (por medio del escaso o bajo estándar de ciclovías); de campañas por cambios en el comportamientos en la vía pública

(“Pedalea por la calle, la vereda es del peatón”, del Municipio de Providencia); de programas impulsados por ONG’s que pretenden construir una ciudad más amable a través de la convivencia de diferentes medios de transporte (Ciclorrecreovía); de la disposición de servicio de “bicicletas públicas” administrado por un banco privado (Bike Santiago). Estos son algunos ejemplos que pueden influir en la percepción que ciudadanos tienen sobre la bicicleta y su uso, pero que lamentablemente trascienden los objetivos de esta tesis, aunque queda como campo abierto para ser estudiado con posterioridad.

a) Desde el discurso oficial de CCA: la bicianimita de Alinne, San Miguel

Se ha visto a lo largo de la investigación cómo se han configurado los diferentes bicimemoriales en la ciudad: desde discursos elaborados por movimientos prociclistas hasta iniciativas anónimas que intervienen el espacio público con el objeto de recordar una muerte trágica. En el caso de la bicianimita de Alinne (14), fue instalada en junio del 2013 por CCA, luego que un conductor del Transantiago la arrollara en Gran Avenida. La bicianimita se ubicó en un bandejón frente al lugar del suceso, acompañada de una animita tradicional que al poco tiempo se camuflaron entre adornos, peluches y mensajes que familiares y anónimos dispusieron sobre el memorial. La bicianimita se encontraba originalmente en un espacio de tránsito, pues a su lado se demarcaba un paso de cebra que permitía el cruce peatonal de Gran Avenida de oriente-poniente y viceversa. Esta disposición permitió su visibilización, así como también la intervención de anónimos sobre el memorial, sin embargo, hoy en día ese paso se encuentra bloqueado por una barrera de contención que inhibe la acción de los transeúntes. El cambio de la fisonomía del sector, provocó que el memorial ya no tenga los signos de vitalidad que lo habían caracterizado durante meses y años anteriores (Fig. 14) y que de hecho confundiera a la entrevistada, Blanca (31), quien supone un cambio de ubicación de la animita de Alinne algunas cuadras al norte, donde se ubica un memorial

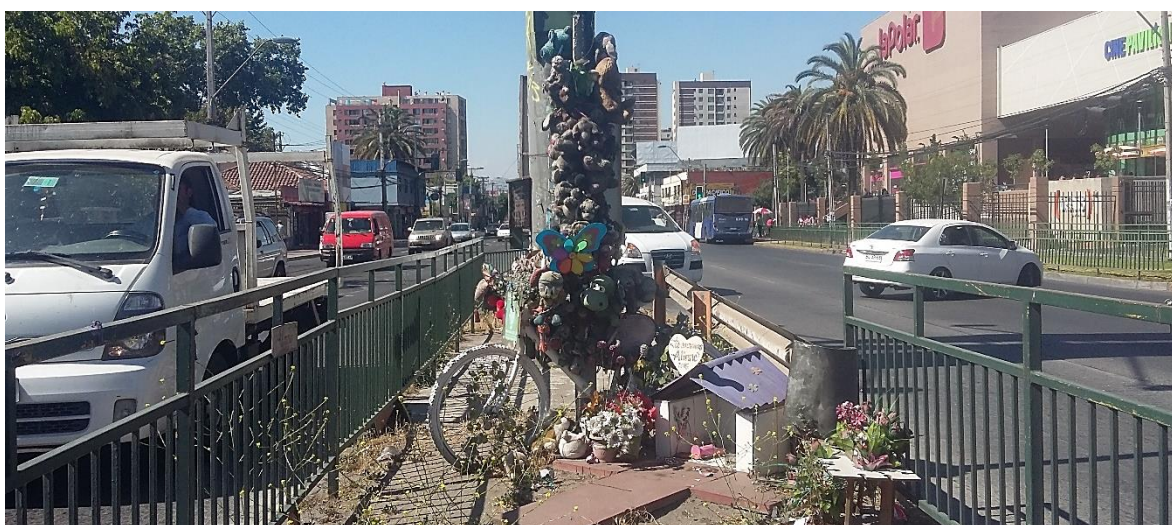


Fig. 14: Bicianimita para Alinne. En la imagen se ve el desgaste y abandono del lugar producto de la dificultad de su acceso.

Fuente: elaboración propia, diciembre del 2015.

que conmemora la muerte de un hombre mayor que no tiene relación al accidente de que dio origen a la bicicleta blanca.

Blanca vive en San Miguel desde pequeña y habita un departamento a pocas cuadras del sector Ciudad del Niño, desde donde camina para tomar el metro del mismo nombre, cercano al lugar donde está instalada la bicianimita Alinne. Es Profesora de Historia y Ciencias Sociales, y tanto su trabajo como coordinadora en una consultora, como su formación académica (actualmente cursa un postgrado sobre Historia y DD. HH.), le permiten familiarizarse con la reivindicación de derechos que plantean las bicianimitas y otros conceptos teóricos relacionados a la memorialización. La primera bicianimita que conoció -y a través de ella, el mensaje que transmitía CCA- es la que se ubica en Santa Isabel con Parque Bustamante.

De acuerdo a la entrevistada, la proximidad con su lugar de residencia, así como también por la cobertura que los medios le dieron a este accidente, hicieron que comprendiera inmediatamente el motivo de la instalación de la bicianimita de Gran Avenida; para Blanca, era una consecuencia lógica que se debía seguir en cuanto a la visibilización pública del conflicto, un llamado de atención a la modificación de las leyes, de la infraestructura urbana y la instalación del memorial como medida reparatoria:

O sea, yo creo que primero los motivos que justifican que existan, por una parte, está este llamado de atención a que se modifiquen leyes o a que se generen leyes (...) Pero sí, siento que también es reparar y traer a la memoria ¿verdad? a aquellas personas que sufrieron el accidente (...) entonces yo también creo que en ese sentido va ese llamado de atención esta medida reparatoria, esta medida de visibilización y esta medida de exigencia de justicia; yo creo que eso justifica en el fondo la existencia de las bicianimitas.

La cercanía de la entrevistada con conceptos que implican el estudio de los DD.HH. (reparación, memorialización, demarcación, entre otros) demuestra la construcción de un discurso que lleva directamente a la búsqueda de visibilización y justicia frente al problema, al involucramiento de la opinión pública y de los diferentes actores que se relacionan a la administración de la ciudad.

Otro elemento en el que enfatiza Blanca, es la extrapolación de la bicianimita como un símbolo de la hostilidad del medio urbano sobre la utilización de medios de transporte no motorizados. A pesar que no utiliza la bicicleta como medio de transporte, sí solidariza con ella y sus usuarios, al hacer una comparación con las dificultades que afronta cuando pasea en patines por la ciudad. En ese sentido, la construcción de la ciudad inicia desde un paradigma de desigualdad, “y hoy día vemos cómo las construcciones, las calles, las ampliaciones siempre son pensando en los vehículos”. En este sentido, Blanca hace explícito el resignificado de la bicianimita más allá de un memorial inspirado en la identidad de la religiosidad popular, para dar cuenta que “asociarlo con el tema de la bicicleta es como

darle una profundización más, un uso político finalmente”. Sin embargo, para Blanca, aún con la posibilidad de manifestación de descontento por parte de la ciudadanía a través de este tipo de memoriales y del uso fáctico de las calles por medio del pedaleo, existen capacidades diferentes en la construcción del espacio que mantienen la pugna de cómo “hacemos ciudad”.

b) La migración del símbolo: el caso de una bicicleta blanca en San Felipe

Está demostrado que el número de bicimemoriales no se condice necesariamente con aquellas ciudades que tienen un mayor número de accidentes de tránsito con ciclistas heridos o muertos. San Felipe, de hecho, no figura dentro del ranking de comunas con más siniestros, y aun así presenta una gran cantidad de bicimemoriales erigidos en la comuna y sus alrededores. Este antecedente permite dar cuenta que la gestión ciudadana responde a su contexto y se visibiliza en tanto existe una figura que permite mantener en pie y sistematizar un discurso y sus reivindicaciones.



Fig. 15: Bicianimta en memoria de María, San Felipe. La bicicleta blanca está acompañada de un cartel que dice “Aquí murió un ciclista”. A su derecha, el quiosco de César.

Fuente: elaboración propia, diciembre de 2015.

La primera bicicleta blanca instalada en San Felipe, fue en homenaje a María, una mujer de la tercera edad que se movilizaba a diario en su bicicleta (Fig. 15). El accidente fue protagonizado por una camioneta, que, a pesar de lo señalado por la prensa, se detuvo a prestar ayuda a la ciclista atropellada. Este hecho movilizó al movimiento Ciclistas Furiosos Aconcagua y dispuso el primer bicimemorial de la comuna, que, a diferencia de los memoriales instalados por Ciclistas con Alas en Santiago, conservan las bicicletas con las cuales sucedieron los hechos. En un principio fue instalada a nivel de calle, para posteriormente ser desplazada a un par de metros de su ubicación original, en la vereda de la calle Yungay; con su nueva ubicación, se erigió sobre un pilar que le dio altura y visibilidad, elemento necesario para el tránsito de la rotonda donde sucedió el accidente de María y que periódicamente suma más accidentes.

César (56) es peatón y ciclista, trabaja como suplementero y es dueño del quiosco que está contiguo a la primera bicicleta blanca instalada en San Felipe. Ha vivido toda su vida en el valle del Aconcagua y señala que no sale de la ciudad desde hace varios años, por lo que no conocía este tipo de memoriales hasta su levantamiento en San Felipe. Debido a la cercanía de su quiosco con el lugar del accidente, César presencié los hechos que dieron muerte a María, así como posteriormente prestó ayuda para soldar la bicicleta blanca que lo ha acompañado desde abril del 2014. En esa ocasión conoció a Pedro Muñoz, vocero de CFA, quien le explicó el significado del bicimemorial, lo cual generó un cambio de percepción de su significado, así como también la introducción de la problemática de la desigualdad en la movilidad en las ciudades:

Primero yo estaba extrañado, choqueado porque: ‘¿por qué la pusieron aquí? ¿qué significa, por qué? ¿si la señora no murió aquí, por qué ponen? (...) ya después, cuando me contaron todo, me contó todo el Muñoz (...) me cambió el chip, todo, ahora ya no po’, estoy todos los días (...) ahora llego en la mañana, veo si le falta algo y en vez de preocuparme si el quiosco me lo abrieron, llego y miro la bicicleta primero.

En ese sentido, se releva nuevamente la importancia de la difusión de un discurso claro para comprender los múltiples significados que intentan demostrar las bicicletas blancas, ya no solo como un homenaje a un fallecido, sino también como reivindicación del derecho a transitar libre y de forma segura en la ciudad.

Otro elemento que se desprende de la cita anterior, es la familiarización de César con el bicimemorial. Esta cercanía llegó al punto de desplazar sus propias preocupaciones en favor del mantenimiento íntegro de la bicicleta blanca: “cuando yo veo que alguien ya está con intención de hacerle daño, también yo salgo y le digo que no, o ‘qué pensai hacer’. Cuido mi entorno ahora, ya lo tengo como asumido que pertenece al entorno mío ya, así que no... incluso no tengo prejuicios de: ¡pucha la pusieron aquí! No, ninguna cosa, ya estoy familiarizado...”. Su aseo y mantención en parte se debe a su vigilancia sigilosa, pero también se construye a partir del apoyo colectivo de los transeúntes y ciclistas que pasan por el sector. César le otorga a la bicicleta blanca una identidad, cuyo mensaje encaja más precisamente con los ciclistas, quienes serían los principales promotores y reivindicadores del bicimemorial, instalado en ese sector de la ciudad:

El ciclista, sobre todo las mujeres, mujeres ciclistas, se persignan, muchas veces paran, tocan la bicicleta y siguen. La mujer es la que tiene más relación con... cuando hacen cicletadas, también... a veces hay niños que se juntan, que hacen esa cuestión de ‘drop’ [*refiriéndose a quienes practican piruetas sobre bicicleta*] (...) se juntan ahí en la esquina los días domingo (...) hay uno que siempre cuando se juntan trae flores, deja flores, se persignan, la tocan, hay unos que le dan un beso a la bicicleta y se van en grupo.

Se desprende del discurso de César, que a pesar de estar de acuerdo con la instalación de bicimemorales “siempre donde atropellaran a un ciclista”, es de radical importancia contextualizar los accidentes y la

responsabilidad que cada uno de los usuarios del espacio público –automovilistas, peatones y ciclistas– tiene al transitar en la ciudad. Para el entrevistado, se debe considerar que no todos los medios de transporte llevan la misma fuerza, y que, por lo tanto, el comportamiento de cada uno de ellos debe estar relacionado a sus características:

[Refiriéndose al automóvil] Es más grande de por sí, lleva las de ganar, pero también hay que ver la conducta, porque si usted viene en un vehículo de cuatro ruedas y yo voy en una bicicleta y usted tiene la preferencia en todo sentido para donde va, y yo voy, y me cruzo... y si usted me chocó ¿quién tiene la culpa?, yo no más.

Esta visión se repite en la mayoría de las entrevistas, quienes identifican el diagnóstico que hacen de la convivencia en la ciudad, un conflicto. Para César, cuando no existe esta capacidad de reconocer cómo nos movemos y las responsabilidades que cada uno de los usuarios debe tener al transitar por la ciudad, se provocan accidentes y culpabilidades muchas veces injustificadas; es el “más choro” el que pasa: “ojalá la gente tome conciencia... respeten, respeten al ciclista y el ciclista respete al conductor también y que ojalá acá en San Felipe se queden esas cuatro bicicletas no más, no cien, ni veinte, con esas cuatro no más...”.

- c) Desde el discurso opuesto: la negación del conflicto a través de una bicicleta blanca anónima

Ya se ha anunciado anteriormente que la memorialización en la ciudad se permea constantemente de significados positivos y negativos, de posiciones contrapuestas. No por nada han desaparecido algunas bicianimitas instaladas en Santiago, así como también se las ha violentado quitándole algunas de sus partes. Aunque no se sabe con certeza las causas que las originaron, se puede afirmar que los bicimemoriales provocan reacciones de rechazo frente a sus reivindicaciones políticas, o bien, de indiferencia frente a profanar los procesos de memorialización y de devoción popular. Tal percepción se identifica en el discurso de Esteban (48), quien trabaja como aseador jardinero para la Ilustre Municipalidad de Santiago. Conoce la bicicleta blanca que familiares erigieron en homenaje a Cynthia, en Av. Matta con San Isidro, pues debe regar la platabanda en la cual se encuentra instalada (Fig. 16). Esto

le permite observarla a diario, así como también conocer perfectamente las dinámicas del sector y las manifestaciones de devoción y reflexión en torno a ese memorial.



Fig. 16: Bicicleta blanca para Cynthia. Ubicada en Av. Matta, al costado de una ciclovía cuyos estándares corresponden a una pista recreativa, mas no apta para el transporte.

Fuente: elaboración propia, noviembre de 2015.

A pesar de la cercanía cotidiana del entrevistado con la bicicleta blanca para Cynthia, Esteban asegura que su instalación es un perjuicio estético para el lugar donde se asienta: “se ve mal, porque no deja ver el bandejón como era... si esto es un bandejón para la gente que viene a disfrutar de esto po’... de la sombra, de un tiempo libre... no sentarse en la animita que está allá, a ponerle velas, y hacer no sé... poco menos que una velatón, una vigilia... no po’. Esa no es la idea, esto es parte de un parque... esa es la idea”. En la frase expresada, el uso del espacio público se ve truncado por la instalación del memorial, puesto que no es una intervención que esté determinada por la planificación de la ciudad y la administración por parte de los gobiernos, que, en este caso, compete al Municipio de Santiago. En esa misma lógica, Esteban le confiere al cementerio el lugar “correcto” o determinado legalmente para la conmemoración de los fallecidos, expresando nuevamente la monofuncionalidad de los espacios en la ciudad y la importancia de acatar tal estructura. Nuevamente, la ciudad debe producirse en torno a un uso oficial, donde la ciudadanía debe marginarse de su intervención, o al menos regirse por la configuración que le ha conferido la institucionalidad: “es que no sé quién la aprobó y quién la mandó... o sea, quién dijo que la pusieran y no sé quién dijo que estaba autorizada (...) pa’ eso está el cementerio”.

Aun cuando destaca del discurso de Esteban la “terrenización” del significado simbólico y religioso que posee la bicicleta blanca, esto es, ser un objeto dispuesto físicamente en el espacio, no le atribuye a este

tipo de memorial un significado más allá del homenaje a una persona en específico, ni menos una reivindicación de los derechos de los ciclistas:

[Refiriéndose a la bicicleta blanca] Es algo material que está ahí. Lo mismo que esa cuestión de teléfono que está ahí (*señala una caseta de cableado eléctrico*) ... claro que eso oficialmente está permitido, está legalmente bien puesto, no puede llegar y arrancarlo porque sabe que perjudica... pero esa animita, si la mandan a sacar ¿cuál es el problema?

En este sentido, para Esteban, la animita con forma de bicicleta solo señala que la muerte ocurrió cuando Cynthia se transportaba en bicicleta y su disposición en la platabanda de av. Matta, así como todas las animitas que se encuentran en la ciudad, deben eliminarse; de lo contrario, tanto la estética del lugar, como el cambio en su uso original, se verían truncados: “si fuera por eso, esto, este bandejón estaría tapado de animitas por los choques, por la gente que atropellan, por las bicicletas, por los niños que salen del colegio que atropellan...”

A pesar del rechazo del entrevistado frente a las manifestaciones populares de lo religioso o conmemorativo, y al igual que el discurso expresado por César, Esteban identifica un diagnóstico similar del conflicto urbano, donde las velocidades de automóviles, ciclistas y el ritmo general de la ciudad, representa una amenaza para la convivencia. Sin embargo, no es lo suficientemente claro como para que la bicicleta gane su lugar en la ciudad, aun cuando ésta se encuentra al costado de una ciclovía. “La bicicleta está bien, está bien, pero... no aquí en estos sectores, no sectores como estos, Santiago Centro... porque el parque automotriz está muy amplio, está muy grande, la gente está muy... la gente maneja de una manera muy alocada, muy desesperada, muy angustiada, muy, muy atado de nervios. No hay respeto”. Como se evidencia en la cita anterior, la diferencia en el discurso de Esteban es que la manera de evadir la problemática radica en los medios de transporte desfavorecidos, quienes deben replegarse frente a la configuración de una ciudad que ha sido pensada para los automovilistas. Por lo mismo, aun cuando existen actitudes que deben corregirse por parte de los automovilistas -como no manejar hablando por teléfono, según señala Esteban- y de los ciclistas -como no manejar escuchando música con audífonos, ya que limita la audición de estímulos externos- la mayor responsabilidad reside en estos últimos pues se encuentran “fuera” de las normas de vialidad o al menos porque éstas no son claras para los ciclistas. Al contrario, el descontrol de la situación se aminora cuando hay reglas claras señaladas por la institucionalidad y que actualmente solo competen a los automovilistas:

Respetan al peatón porque está demarcado po', o porque hay un semáforo... respetan a una patrulla policial porque o si no les pasan un parte po'... pero porque existen normas en las cuales... existen normas que tienen que respetarlas, pero si no existieran, si no hubiera ordenanzas municipales, que no están en la ley

pero que si no las respetasen esto... puf... sería Las Vizcachas po' (refiriéndose al autódromo ubicado en la comuna de Puente Alto)".

A modo de resumen, Esteban reconoce las disparidades en la forma que la ciudadanía se apropia de los espacios, cuya resolución solo aplica cuando existe una normativa que ampara el tránsito por la ciudad, la cual debe ser acatada de manera pasiva por la sociedad.

d) El tránsito entre memorias y olvidos: el caso del bicimemorial de Amalia, Ñuñoa

La bicianimita de Amalia fue la tercera intervención de CCA, instalada en febrero del 2013. De acuerdo a Camila Carvajal, coordinadora de la organización, su muerte fue provocada por la irresponsabilidad de ambas conductoras: primero porque Amalia transitaba sin casco, y segundo, porque la automovilista que la atropelló no viró con precaución en el cruce de Echeñique con Eliecer Parada. Por esta misma razón, a diferencia de otras instaladas en los memoriales de CCA, la placa que la acompañó describía los hechos como producto de la "conducción irresponsable". En septiembre del año 2014, la bicianimita, junto a los objetos conmemorativos que la acompañaban, fue sustraída del lugar y encontrada tiempo después sobrepuesta a una bicianimita instalada por la misma organización en Av. Santa Isabel con Portugal. Esta situación se reiteró en 3 ocasiones, para posteriormente ser desplazada a la esquina contraria de su lugar de origen, bajo un árbol de la plaza General Bonilla. Ahí volvió a desaparecer y actualmente se encuentra nuevamente instalada y adornada con flores, velas, recuerdos y otros elementos (Fig. 17).

Fernanda (21) es estudiante de odontología y viaja a diario en auto desde su casa en Peñalolén hasta su centro de estudios en la Av. Pedro de Valdivia, Providencia. En el trayecto, pasa por la intersección de Echeñique con Eliecer Parada, donde está instalada la bicianimita de Amalia. A pesar de la velocidad en la que suele transitar en su auto y el ensimismamiento que este medio de transporte le produce, desde que se instaló este memorial, Fernanda se ha fijado en los elementos que lo acompañan, así como también ha identificado los cambios de lugar y desapariciones.

Desde un principio, a Fernanda le llamó mucho la atención la bicianimita de Amalia y quiso averiguar el motivo de su origen. Al poco tiempo de su instalación, le preguntó su significado a un hombre que acostumbra a merodear por el sector: él le contó que una mujer joven habría fallecido luego que un automóvil la atropellara mientras transitaba en su bicicleta. Fernanda considera que tal conmemoración es un aporte estético al entorno en el cual se encuentra, pues la esquina se mantiene constantemente cuidada y embellecida por las flores y demás objetos que acompañan a la bicicleta pintada de blanco. A pesar de lo anterior, las especulaciones en torno a sus desapariciones y cambios de lugar radican en posibles conflictos vecinales, donde la instalación de una bicianimita puede tornarse negativa en tanto

simboliza muerte: “quizás a la gente que vive ahí no le agrada, no le gusta porque, en el fondo, igual es como la imagen de un muerto, ¿cachai?, entonces quizás en ese sentido la gente se puede ver afectada”.

Otra de las funciones de la bicianimita reconocida por Fernanda, y que la diferencia de las animitas tradicionales, es su “originalidad” y que el memorial se enuncia como un llamado valórico de hacer conciencia y buscar respeto entre diferentes usuarios del espacio público, pues demuestra los riesgos e implicancias negativas de cómo nos comportamos actualmente en la ciudad. Similar a los discursos de los demás entrevistados, la identificación de la hostilidad del medio urbano -esto es, de cómo interactuamos negativamente en el espacio público- se hace presente en la conversación con Fernanda: “porque las motos, los autos, los taxis, las micros, como que nadie se respeta entre sí yo creo. Onda, cada

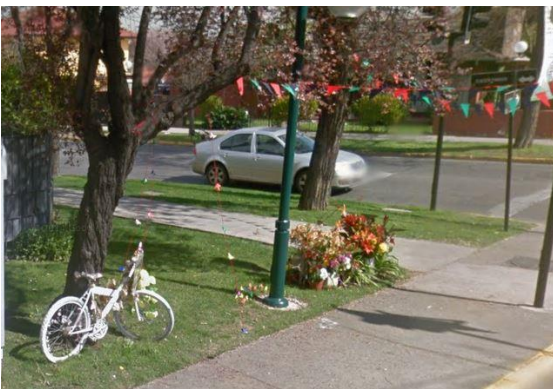


Fig. 17: Bicianimita para Amalia en diferentes ubicaciones

En la primera imagen se ve su ubicación original, en la esquina suroriente de Elicer Parada con Echeñique (agosto de 2014); la segunda, muestra su nueva ubicación, en la Plaza General Bonilla, aunque sin la bicianimita, luego de una de sus tantas desapariciones (octubre de 2015). La última fotografía muestra la reposición del bicimemorial en la esquina norponiente de la intersección, ahora instalada por anónimos (enero de 2016).

Fuente: elaboración propia y Google Street View

uno sigue su camino y se mete donde puede, y avanza, y bocina, y en verdad es el ritmo de la ciudad el que nos tiene así, y eso hace cada vez pasarnos más a llevar”. Debido a este diagnóstico, y a pesar de los beneficios individuales y sociales que reporta el uso de la bicicleta identificados por la entrevistada, su propia estructura (“no tiene como ninguna protección externa, como que estai expuesto a cualquier cosa que te pueda pasar, como que te caiga un árbol encima”) y la inexistencia de resguardos legales, imposibilitan su posición como un medio de transporte seguro. Frente a eso, la única solución es replegarse:

Los autos andan como más agresivos y eso demuestra que en el fondo si tú ves una bicianimita y que falleció alguien ahí es como: “chuta, estoy más vulnerable a que me pueda pasar algo”, y eso no es bueno, al final no sabes si hacer como cambio de *switch* y decir como: “ya, voy a usar bicicleta como para mejorar la salud, cuidar el medioambiente”, pero vas a estar más vulnerable a parte a cualquier cosa (...) Pero también me encantaría andar en bici, pero como que no me da la seguridad, ponte tú, menos si empezamos a ver más bicianimitas (...)

En ese sentido, para Fernanda, las bicianimitas funcionan como una advertencia, un llamado a respetarnos y generar consciencia, pero también es un desincentivo a usar la bicicleta como medio de transporte, sobre todo cuando la autocrítica y la observación de cómo nos comportamos en la ciudad no está lo suficientemente presente en las acciones de la ciudadanía. La entrevistada reconoce que a pesar del impacto que le provoca observar diariamente la bicianimita de Amalia, ella misma comete irresponsabilidades, así como también suelen cometerlas los ciclistas. Eso, implica un sentimiento de vulnerabilidad y riesgo para la entrevistada que no está dispuesta a correr y, por lo tanto, la hacen no optar por la bicicleta como medio de transporte.

e) Diagnósticos compartidos: intenciones y alcances de los bicimemoriales

Se ha visto en la presentación de los casos de estudio, cómo diferentes ciudadanos y usuarios del espacio público han comprendido la instalación de bicimemoriales en Santiago y San Felipe. A pesar de las particularidades de cada memorial, así como también de cada discurso, se evidencian algunas relaciones que permiten comprender dinámicas comunes entre estos tipos de demarcación en la ciudad, y los alcances que bicianimitas y bicicletas blancas tienen en el cuestionamiento de cómo se construye ciudad, desde su acepción física a su interpretación simbólica. El primer punto que aquí se debe mencionar con respecto a la demarcación del espacio público a través de intervenciones ciudadanas, ya sea bajo colectivos o anónimos, es el carácter móvil de los memoriales estudiados. A pesar que las bicianimitas y bicicletas blancas manifiestan su intención de demarcar la ciudad, visibilizando conflictos o como expresión del derecho a producirla, su naturaleza permite la adaptación a cambios en su propia fisonomía o en la fisonomía de la ciudad. Ejemplos de ello son la bicicleta blanca de María en San Felipe y la de Amalia, en

Ñuñoa, las cuales han resistido frente a cambios de lugar y ésta última, también a desapariciones. Sin embargo, algunos de ellos han perecido -o se mantienen en un estado de latencia, si se permite ser optimista- frente a lógicas que implanta la planificación urbana. Tal es el caso de la bicianimita de Alinne, camuflada entre el tránsito de automóviles, luego que, como respuesta, el paso de cebra donde se encontraba instalada se clausurara y se transformara en un espacio intersticial, un bandejón central en la Gran Avenida.

Por otro lado, la segunda conclusión que se articula a partir de las entrevistas, refiere a las bicianimitas como expresiones que permiten reflexionar a través de la memorialización, problematizando y poniendo en la discusión pública la ocurrencia de accidentes producidos sobre bicicletas en ciudades donde su uso va en notorio aumento; es el acto que Ricoeur llama memoria reflexiva, en tanto los entrevistados no solo toman consciencia de sí, sino también del cuerpo del otro (Ricoeur, 2003; 58). En este sentido, la participación de la ciudadanía se vuelve esencial. De acuerdo a algunas conclusiones ya enunciadas en capítulos anteriores, a esta demarcación se le atribuyen diferentes causas y consecuencias: para Blanca, la instalación de bicimemoriales introduce la posibilidad de incidir en la legislación y normativa de tránsito; en el caso de César, visibilizar un problema que, a pesar de lo esperado, lamentablemente no logra cambiar las dinámicas de los lugares donde están instaladas; para Francisca contribuye a la reflexión y el embellecimiento del entorno donde se instalan, y por el contrario, para Esteban provocan un entorpecimiento estético y de uso. Aunque el conocimiento de los bicimemoriales no genera la reivindicación directa del derecho a la ciudad, sí le permite a los entrevistados elaborar diagnósticos de la ciudad como un campo de relaciones conflictivas, hostiles, y que se reproducen en tanto no existe la capacidad de comprender las implicancias que tales comportamientos traen sobre terceros. Lo mencionado se visualiza en el discurso de Blanca, donde la hostilidad del medio urbano es atribuida a efectos estructurales traducidos en el espacio. Esto tiene consecuencias en la práctica para sus habitantes, los cuales no son solucionables exclusivamente “generando conciencia”, que es el papel que Blanca le otorga a la ciudadanía:

[Acercas de la dificultad de moverse en la ciudad] es una cuestión mucho más peluda, por el tema... no sé po, de la construcción, las calles, los espacios, entonces claramente estas bicianimitas lo que llaman es a eso, a decir “la ciudad no es amable con este medio de transporte” por lo tanto hay un tema ahí de desigualdad, y hoy día vemos cómo las construcciones, las calles, las ampliaciones siempre son pensando en los vehículos (...)

Por más que se esté generando esta conciencia, en el fondo, en lo que es la ciudadanía, es arriba, en el fondo, donde uno choca, porque son ellos finalmente los que toman las decisiones de políticas públicas, las decisiones también económicas, entonces esa es la pugna, la eterna lucha, como se da en muchos espacios.

En cambio, para César y Esteban, y en menor medida para Francisca, la hostilidad del medio urbano se debe a una construcción sociocultural que se refuerza a diario por los comportamientos de los ciudadanos que transitan a pie, en medios no motorizados o automóviles. Debido a lo anterior, para César debe haber una complementariedad entre mejorar la legislación e incentivar la educación “en todo sentido”: “qué sacamos con dos o tres muertes y que el culpable al último queda libre y la familia queda sufriendo y todos los años recordando, ver la bicicleta y recordando al familiar... con esas cuatro no más aquí en San Felipe... más educación no más”; para Esteban se hace necesaria una profundización y mayor claridad de las normas para que éstas sean respetadas; y finalmente, para Francisca, debe haber una mayor autocrítica por parte de la ciudadanía y comprender la responsabilidad de cada uno en la producción de la ciudad: “sirve para generar conciencia dentro de la sociedad, y sobre todo en los automovilistas que son los que más generan accidentes contra los ciclistas”. Aunque sin nombrar explícitamente la reivindicación por el derecho a la ciudad, para la totalidad de los entrevistados, la participación de la ciudadanía es parte preponderante en producir cambios en la forma que nos apropiamos y construimos espacio público, aunque mediados por la intervención de la institucionalidad. En este sentido, los bicimemoriales se permiten establecer como lugares que permiten la reflexión acerca de la ciudad que se reconstruye en el ámbito de lo cotidiano.

Conclusiones: hacia un nuevo paradigma de movilidad y de construcción de la ciudad

Se ha revisado a lo largo de la presente tesis, cómo la aparición de los medios motorizados y la planificación posmoderna ha permitido una visión crítica de la ciudad, generando oposiciones por parte de la ciudadanía. Algunas de las expresiones que ha traducido ese descontento han sido los movimientos anti-autopistas, replicados en diferentes partes del mundo. No obstante, y como ya se ha señalado, el estudio de los movimientos ciclistas requiere de especial atención en tanto han logrado sistematizar la crítica por la movilidad desigual y la reivindicación de derechos urbanos, trascendiendo en tiempo y espacio. Para el caso chileno, esta crítica ha pasado por diversos procesos y escalas reivindicativas: inicia con la exigencia de mayor infraestructura para el ciclismo urbano en un sector acomodado de la ciudad, prosigue con un acto de rebeldía y descontento, manifiesto a través de las cicletadas mensuales en diferentes comunas de Santiago, e instalándose en la actualidad como una discusión pública donde ya no solo se exige más espacio para el ciclista, sino que encamina hacia la propuesta de un nuevo paradigma de movilidad y de construcción de una ciudad más justa e inclusiva entre todos los habitantes que la componen.

Para resumir las propuestas que la presente tesis ha presentado, las conclusiones se organizan en grandes puntos: en el primero de ellos, se establecen los alcances que discursos y prácticas de movimientos ciclistas han tenido en la discusión pública sobre la movilidad desigual y reivindicaciones asociadas, dando cuenta de un panorama que va desde la diversificación en los enfoques sobre el uso de la bicicleta, hacia una complejización de las exigencias de las organizaciones prociclistas, posicionándose como actores influyentes en la política actual de movilidad. Como segundo punto, se examina cómo una estrategia puntual, la de los bicimemoriales, permite interpelar a la ciudadanía en las relaciones conflictivas por el espacio público, utilizando la memoria y los memoriales como un recurso para reflexionar en torno a la ciudad y la materialización de derechos.

“La unión hace la fuerza”. Diversificación y complementariedad del discurso ciclista frente a la movilidad desigual

A pesar que existen otras iniciativas ciudadanas que también han incentivado una complementariedad e igualdad entre medios de transporte, la reciente unidad del movimiento prociclista ha permitido congregarse visiones múltiples que prometen ser una voz importante en la canalización y transformación de la ciudad y su consecuente paradigma de movilidad. Además de esta visión, han ampliado sus alcances hacia otras transformaciones: ya sean en la constitución de espacios públicos más justos o en la restitución de

características de lo urbano como la diversidad y diferencia, logrando desprenderse de tales discursos y prácticas, la reivindicación de derechos urbanos generales.

En Santiago, a pesar que tales reclamaciones llevaron en sus inicios a la exigencia de construir ciclovías e infraestructura necesaria para desarrollar el ciclismo urbano, poco a poco la aparición de diversos discursos ciclistas complejizó las peticiones para fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad, llegando incluso a incidir tímida, pero crecientemente, en la discusión de políticas de transporte. Las organizaciones prociclistas que hoy se mantienen activas y que han logrado un lugar en la opinión pública, se debe a un trabajo intenso cuyas propuestas se materializan en diferentes escalas y a través de diversas estrategias, que fluctúan desde actos ciudadanos de bajo impacto, hasta negociaciones con gobiernos locales y regionales. De acuerdo a los hallazgos de la investigación que aquí se exponen, la elaboración de discursos prociclistas y su práctica a través del uso fáctico y simbólico de la ciudad, ha llevado a discutir a nivel público la distribución de sus espacios, apareciendo iniciativas y proyectos apoyados por municipios (Yo vivo Map8, Ciclorrecreovía), la aplicación de planes maestros de infraestructura para ciclistas (Plan Maestro de Ciclorrutas), e incluso la realización de eventos de importancia mundial como el V Foro Mundial de la Bicicleta, el cual se presentó como un importante espacio de reflexión y generador de propuestas desde la ciudadanía.

Así, la permanente presión de diferentes movimientos ciclistas en Santiago desde mediados de la década de 1990, ha permitido sistematizar y reactualizar una crítica que toma fuerza a nivel nacional, pero que se enmarca en un contexto regional e incluso global de transformación, permitiendo ser posicionados tanto como actores relevantes en la visibilización de desigualdades por el uso del espacio público, como también validando su estrategia en la reivindicación del derecho a la movilidad, promoviendo hoy un “nuevo paradigma de movilidad”. En pretensión de llegar a todos los rincones de la discusión, ha existido una evidente evolución en la organización de movimientos ciclistas en Chile, presentándose propuestas que consideran el ciclismo urbano desde visiones de género, etarias, como medio para la puesta en valor del patrimonio, de la escala local y del medioambiente, entre otras. Sin embargo, es interesante constatar que la generación de esta multiplicidad de minorías no ha llevado a la dispersión del movimiento ciclista, sino que, por el contrario, encamina hacia aprendizajes mutuos y de complementariedad en discursos y prácticas. Por ejemplo, se ha analizado en el capítulo II los aportes que la formación del Colectivo Muévete Santiago ha entregado a fortalecer la identidad de cada uno de sus miembros, así como también ha sido un espacio para aprender de visiones y herramientas externas a la misión y visión de cada uno de los movimientos que se han involucrado en tal proyecto. De esta manera, cada uno de los movimientos ciclistas han ido incorporando a su cuerpo teórico y práctico, conceptos y experiencias que permiten considerarlos como referentes en la discusión por la movilidad desigual y en la aplicación de programas,

espontáneos o institucionalizados, que pretenden apalear algunos de los efectos negativos de la ciudad contemporánea.

Por otro lado, la evolución del discurso también ha trascendido la visión de la bicicleta como un medio de transporte útil en una ciudad densa y congestionada, siendo considerada en la actualidad como herramienta política y de transformación social. Esta segunda propuesta va más allá del derecho a la movilidad para contar con una herramienta que permite reivindicar derechos más amplios y generales como la convivencia en la diferencia. Como se ha revisado, la introducción de esta nueva perspectiva tiene por fin la invitación a todos los ciudadanos a cuestionar las formas de desplazamiento individual y colectivo, reflexionar cómo estas decisiones influyen en la calidad de vida, actuar en torno a valores que pretendan desplazar modos de transporte hegemónicos que suelen ser nocivos para entablar relaciones sociales en la ciudad, así como también por generar un impacto negativo en el medio ambiente, entre otros. De esta manera, la bicicleta se propone como el puntapié inicial para generar ciudadanía y producir ciudad; es en otras palabras, una reivindicación no declarada, pero presente, del derecho a la ciudad: “lograr la construcción de una ciudad más humana y amigable, que integre a todas y todos los ciudadanos sin exclusión, y donde se promueva de manera concreta una forma de vida saludable, amistosa con el medioambiente, segura y orientada al desarrollo integral de la felicidad humana” (Muévete Santiago, 2013; 1). Y si bien, la visibilización del conflicto inicia por el acceso desigual al uso de la calzada -dependiendo del medio de transporte que se utilice- es también una expresión más de la convivencia desigual en la ciudad en general. De esta manera, la bicicleta se posiciona como un medio que emana de un problema de “lo político”, si quisiéramos referenciar a Mouffé (2014), y no exclusivamente de la falta de infraestructura, tal como inició la cuestión ciclista, o como muchas veces han intentado camuflar la institucionalidad y la academia. Como establece Jesús Morales de Indepeleta, los diversos colectivos ciclistas han aterrizado sus discursos en intervenciones que se transforman en respuestas políticas, de reivindicación de derechos: “la política la hacemos cuando ponemos una bicianimita, la política la hacemos cuando hacemos una bicicletada, cuando denunciamos que hay un micro-basural y pasamos por ahí con las bicicletas y decimos que, aquí se recicla, pero que hay un basural. O sea, eso también es política con P mayúscula (...)”.

Las organizaciones ciclistas son, en este sentido, un importante antecedente –mas no la quintaesencia- para estudiar la articulación y los alcances de movimientos ciudadanos que actúan y responden a contextos locales pero que también pueden establecer reivindicaciones más generales, que se comparten entre ciudades y países del mundo.

Sobre el aprendizaje de los bicimemorials y la reivindicación de derechos en la ciudad

La segunda conclusión que se desprende del trabajo empírico refiere al estudio particular de una de las estrategias de los colectivos ciclistas analizados: las bicianimitas del colectivo Ciclistas con Alas. Como ya se ha analizado, CCA es un movimiento que problematiza y evidencia de manera más radical las consecuencias negativas de la actual convivencia en la ciudad, donde escasamente el automóvil ha cedido territorio para incorporar otras formas de movilidad. Durante sus años de funcionamiento y posteriormente a través de la resignificación del símbolo por medio de otros colectivos ciclistas y familiares y amigos de ciclistas fallecidos, los bicimemorials se posicionan como un elemento que permite reflexionar acerca de cómo producimos ciudad a través de diferentes formas y actores: desde el anónimo que interviene el bicimemorial con una plaquita y una manda, hasta el ciudadano en general, que, a través de su visibilización, reflexiona acerca del ritmo de la ciudad. Además, y tal como se ha establecido, aun con el cierre del movimiento en abril del 2015, el interés por estudiar en específico la organización CCA y sus memoriales se justifica en tanto logra espacializar y retratar un conflicto por el espacio público y cómo su desigual acceso termina con la muerte trágica de un ciclista. A pesar de la desintegración del colectivo, su significado trasciende para ser reapropiado por otros actores, además de configurarse como una iniciativa transversal a diferentes países y ciudades del mundo, y que ha seguido caminos que se reproducen de manera similar, a pesar de la lejanía cultural y geográfica.

Las estrategias que promueven los bicimemorials son innovadoras en la materialización de reivindicaciones urbanas, sin regirse por la caracterización vertical de producción del espacio, esto es, estableciendo una resignificación que se origina de manera espontánea, informal y socializante. El paso del tiempo y la instalación de estos memoriales en diferentes ciudades del país ha permitido que otros colectivos incorporen las bicicletas blancas como parte de sus acciones en el espacio público, aun cuando su misión y visión no gravitan en torno a la instalación de estos memoriales. Así también, han sido incorporados como objetos de denuncia por parte de familiares o amigos de las víctimas por accidentes de tránsito, e incluso han sido instaladas de manera anónima, desconociéndose los actores involucrados en tal acción. Y si bien, hoy en día el número de bicianimitas han sido -al menos- igualadas por las bicicletas blancas debido al cese de la organización, se hace imprescindible explicar la aparición de CCA como un antecedente importante para la materialización del conflicto de la movilidad en y por el espacio público a través del bicimemorial. En este sentido, la influencia de Ciclistas con Alas ha sentado un antecedente que ha permitido intervenir el espacio público, demarcarlo con objetivos políticos y de visibilizar las desigualdades en su uso.

La visibilización de estos memoriales sería incompleta si no se apelara a la ciudadanía, a los usuarios del espacio público. En este sentido se resuelve la segunda parte del objetivo general que articuló la presente

tesis. Para ello ha sido necesario comprender las percepciones que se configuran a partir de la experiencia del espacio y tiempo vivido y su relación con los bicimemoriales. El conflicto de la convivencia en la ciudad, así como la construcción de una ciudad hostil, esto es, estructural y culturalmente, se da relativamente explícito en algunos de los discursos estudiados, ya sea por el reconocimiento de las diferentes escalas de medios de transporte que se mueven en la ciudad y las consecuencias que su manejo irresponsable trae para terceros, la insuficiencia de las normas y legislación relacionada al tránsito y la vialidad, etc. No obstante, todavía se hace inaprensible la utilización de la bicicleta y la consecuente adaptación de la ciudad para encumbrar ambas, como un derecho y una necesidad en una ciudad que crece demográfica y geográficamente. En ese sentido, en gran parte de los discursos, son los medios desfavorecidos quienes deben replegarse frente a una ciudad y ciudadanía que se muestran violentas, irrespetuosas y totalizantes, visión que, como se ha esbozado brevemente en la tesis, se ha reforzado por los medios de comunicación.

Los hallazgos generados a partir de las entrevistas a ciudadanos, permiten establecer lineamientos y también desafíos frente a cómo posicionar la discusión de un nuevo paradigma de movilidad a nivel de ciudadanía y también de políticas públicas, trascendiendo la temática de la imposición de infraestructura exclusiva y segregadora para medios no motorizados, de la penalización sobre el uso de la bicicleta, de la cual se han afirmado constantemente los discursos enarbolados por los medios de comunicación y la prensa en general, y por el contrario, reivindicando el derecho a una movilidad libre, segura, equitativa, pero además levantando otros valores que apelan a la ciudad en el total de sus dimensiones, como lo es el derecho a producirla y disfrutarla.

Anexo 1: Catastro de organizaciones ciclistas en Chile

Nombre organización y página contacto	Año fundación	Misión y visión	Actores (potenciales y objetivos)
<p>1. ANTOFACLETA CICLISMO URBANO www.antofacleta.cl/</p> 	s/d	<p>Somos un grupo de personas que visualiza la bicicleta como un medio de transporte real, es por ello que nos hemos propuesto educar y exigir el espacio y respeto para pedalear libremente, y sin miedo por las calles de Antofagasta.</p> <p>En este sentido, hace más de cuatro años venimos realizando cicletadas urbanas y bici paseos, además de clínicas de mantenimiento de bicicletas, instalación de stand informativos y ciclos de cine.</p>	Ciclistas de la ciudad de Antofagasta
<p>2. ARRIBA E' LA CHANCHA: LA REVOLUCIÓN SE CONSIGUE PEDALEANDO www.arribaechanCHA.cl/</p> 	2001	<p>Fomentar y orientar a las personas en el uso de la Bicicleta como medio de transporte en la Ciudad.</p> <p>Al mismo tiempo la organización se dedica a trabajar por recuperar la ciudad, rescatarla de la depredación que produce un crecimiento centrado en el automóvil, lo que a nuestro juicio viola y destruye las libertades de los ciudadanos y su ambiente.</p>	Todos aquellos que usen la bicicleta como medio de transporte
<p>3. BICIVILÍZATE IQUIQUE www.facebook.com/bicivilizateiqq</p> 	2014	Colectivo ciudadano crítico orientado al uso de la bicicleta, considerando aspectos legales, culturales y ambientales en torno a este medio de transporte.	Ciclistas de la comuna de Iquique
<p>4. CENTRO DE BICICULTURA www.bicicultura.cl</p> 	2006	<p>Por la vía del arte, las comunicaciones y de experiencias vivenciales de encuentro, intercambio de experiencias y participación, generar una nueva percepción de la bicicleta, como el medio más eficiente, sencillo y directo de superación de la contaminación ambiental, la violencia urbana, el individualismo, la discriminación e inequidad social-cultural y económica, así como los principales problemas de salud pública.</p> <p>NOTA: Hoy en día es una organización con personalidad jurídica que pretende establecer un lazo entre la promoción del uso de la bicicleta a nivel cultural e incidir en la elaboración de políticas públicas.</p>	Biciclistas (quienes se mueven en bicicleta) y Bicicultores (aquellos que no se atreven a usar la bicicleta pero que son partidarios de la bicicultura)

<p>5. CICLISTAS CON ALAS www.facebook.com/pages/CICLISTAS-CON-ALAS/</p> 	<p>2012</p>	<p>Recopilar información sobre accidentes mortales sufridos por ciclistas de Chile y rendir homenaje a aquellos ciclistas caídos.</p> <p>Hacer patente una necesidad de la sociedad en su conjunto de crear conciencia solidaria que, más allá del temor a sanciones, obligue a los ciudadanos para tomar los resguardos necesarios antes de subirse a un vehículo motorizado.</p>	<p>Ciudadanía en general; Familias afectadas por la muerte de familiar ciclista</p>
<p>6. CICLISTAS POR LA PATAGONIA</p>	<p>2011</p>	<p>Grupo de ciclistas que conforma una nueva forma de manifestación sobre ruedas, unidos en defensa del medioambiente, logrando hitos importantes que han servido para sostener una expresión ciudadana de rechazo a proyectos invasivos para el medio ambiente.</p> <p>Tomamos el concepto de Patagonia porque nos representa en la relación armónica y eficiente que se debe tener con la naturaleza.</p> <p>Promovemos el uso de la bicicleta no solo de forma recreativa, sino también como medio de transporte alternativo, eficiente, económico, rápido y no contaminante; además creemos en un Desarrollo Económico y Social respetuoso con el Medio Ambiente.</p>	<p>Ciclistas interesados en la protección del Medio Ambiente</p>
<p>7. CICLOBICIOSOS ARICA www.facebook.com/Ciclobiciosos/?fref=ts</p> 	<p>2013</p>	<p>Que toda la ciudad reconozca que somos muchos los que optamos por este medio de transporte y que tenemos derechos a circular por las calles de la ciudad sin sentirnos discriminados por los automovilistas, transporte público y por la misma ciudad (calzadas en pésimas condiciones, ciclovías mal diseñadas e insuficientes).</p> <p>También las cicletadas son para dar a conocer las grandes ventajas que aportan las bicicletas a la movilidad, a la sociedad y al individuo. Las cicletadas son una excelente instancia para educarse vialmente, hacer amigos, desestresarse, aprender y pasarla bien.</p>	<p>Ciclistas de la ciudad de Arica</p>
<p>8. HAPPYCICLISTAS www.happyciclistas.cl</p> 	<p>2009</p>	<p>Divulgar, fomentar y practicar el ciclismo urbano, tanto funcional como deportivo, en pro de una mejor calidad de vida para todos y todas las habitantes de la ciudad.</p> <p>Orientar la cultura y las prácticas de la ciudad hacia dinámicas a escala humana. Es un espacio de acción donde la bicicleta se manifiesta como una herramienta potente para acercarnos al desarrollo y la felicidad humana.</p>	<p>Todos aquellos que usen la bicicleta como medio de transporte</p>
<p>9. INDEPECLETA www.indepequeta.cl</p> 	<p>2012</p>	<p>Asociación cultural de ciclistas urbanos que comparten un interés común entorno al fomento/uso de la bicicleta y valorizar el patrimonio urbano de La Chimba.</p>	<p>Ciclistas de la comuna de Independencia</p>

<p>10. MACLETA: MUJERES ARRIBA DE LA CLETA www.macleta.cl/</p> 	<p>2006</p>	<p>Promover el empoderamiento de las mujeres a través del uso de la bicicleta como modo de transporte. Invitar y participar de eventos ciudadanos, generar material para promover que mujeres se suban a la bici, para orientarlas, educar y concientizar al mundo femenino y masculino de las necesidades de cambio en la ciudad.</p> <p>Hacer ver a la sociedad civil y a las autoridades que para construir una ciudad verdaderamente ciclable por tod@s, DEBE incluirse una mirada de género.</p>	<p>Ciudadanía en general; Ciclistas mujeres y potenciales ciclistas mujeres</p>
<p>11. MOVIMIENTO FURIOSOS CICLISTAS www.furiosos.cl</p> 	<p>1996</p>	<p>Difundir, promover y consolidar el uso de la bicicleta, generando desde y para la ciudadanía, políticas y acciones de mejora e inclusión de la bicicleta y su infraestructura, a través de diversas herramientas, como eventos públicos, talleres de mecánica, instancias educacionales relativas a vialidad, tanto en esferas públicas como privadas, en coordinación con distintos agentes estatales y ciudadanos.</p>	<p>Ciclistas participantes de las Asambleas y eventos varios, convocados por la organización</p>
<p>12. MOVIMIENTO FURIOSOS CICLISTAS IV REGIÓN</p>	<p>s/d</p>	<p>Grupo de ciclistas urbanos unidos para formar conciencia sobre el uso de la Bicicleta, incentivar su uso, exigir ciclovías, crear campañas de motivación para la ciudadanía y pasar un buen momento con personas amantes de la "cleta" en la Cuarta Región.</p>	<p>Ciclistas de la Región de Coquimbo</p>
<p>13. MOVIMIENTO FURIOSOS CICLISTAS PORTEÑOS www.facebook.com/furiososportenos/</p> 	<p>s/d</p>	<p>Buscamos validar a la bicicleta como medio de transporte, eficiente y sustentable.</p>	<p>Ciclistas de la Región de Valparaíso</p>
<p>14. MOVIMIENTO CICLISTAS FURIOSOS ACONCAGUA www.facebook.com/groups/220122474863724/?fref=ts</p>	<p>2014</p>	<p>Conseguir que en Aconcagua se recupere el hábito de usar la bicicleta para desplazarse y que, en el corto tiempo, se construyan ciclovías de alto estándar que unan las 10 comunas del Valle del Aconcagua, zona eminentemente agrícola y con un 70% de territorio semiurbano. Eso se consigue con mejoras en los hábitos de desplazamiento y creando conciencia entre usuarios y autoridades quienes deben entender que las distancias dentro de cada comuna son muy cortas como para seguir subiéndose al auto y que lo plano de sus ciudades las convierten en absolutamente pedaleables.</p>	<p>Ciclistas de la Provincia de Aconcagua</p>

<p>15. MUÉVETE SANTIAGO: COLECTIVO CICLISTA METROPOLITANO www.facebook.com/muevete.stgo</p> 	<p>2013</p>	<p>Agrupación de movimientos ciclistas que pretende desarrollar y participar en actividades que buscan comunicar, más allá de los y las ciclistas, la necesidad de entender que el espacio urbano puede pensarse de una manera en que el peatón, el transporte público y la bicicleta sean aliados a la hora de definir una mejor ciudad para el mañana.</p>	<p>Peatones, ciclistas y usuarios del transporte público</p>
<p>16. PEDALEA X LA CALLE www.pedaleaxlacalle.cl</p> 	<p>2011</p>	<p>Llamar la atención de las autoridades debido a la mala calidad de las ciclo vías de la comuna de Ñuñoa y fomentar el uso de la calle para el tránsito de las bicicletas.</p> <p>Generar un espacio de respeto en las calles entre ciclistas, vehículos motorizados y peatones medio de la educación vial.</p>	<p>Ciclistas que transitan por las calles y como un llamado persuasivo a los usuarios que no la utilizan</p>
<p>17. PEDALEE Y SEA FELIZ www.facebook.com/pedaleeyseafeliz/timeline</p> 	<p>2014</p>	<p>Nuestro objetivo es promover, incentivar y educar en torno a la bicicleta como medio de transporte, diversión y entretenimiento, que la gente aprenda a utilizar la bicicleta por la calzada.</p>	<p>Ciclistas que transitan por las calles y como un llamado persuasivo a los usuarios que no la utilizan</p>
<p>18. RECOCLETA www.facebook.com/ciclismo.recoleta/?fref=ts</p> 	<p>s/d</p>	<p>s/d</p>	<p>Ciclistas de la comuna de Recoleta</p>
<p>19. TALACLETA www.facebook.com/Talacleta</p> 	<p>2012</p>	<p>Luchamos para promover el uso de la bicicleta de forma recreativa, deportiva y como medio de transporte en la provincia de Talagante.</p>	<p>Ciclistas de la provincia de Talagante</p>

Anexo 2: Catastro de proyectos para el incentivo del uso de la bicicleta en Chile

Nombre organización y página contacto	Año fundación	Misión y visión	Actores (potenciales y objetivos)
<p>1. BICIPASEOS PATRIMONIALES www.bicipaseospatrimoniales.cl</p> 	2012	<p>Difundir el patrimonio cultural de la Región Metropolitana, de la mano del uso de la bicicleta como un medio de transporte sustentable, que permite adentrarse en la historia de Santiago de una manera lúdica, colectiva y saludable. Además, es un medio de transporte limpio y por sobre todo democrático, ya que su uso es transversal a distintos sectores sociales.</p> <p>El objetivo es que la ciudadanía reconozca, a través de una experiencia innovadora, distintos escenarios y problemáticas urbanas que visibilizan la realidad patrimonial de la ciudad.</p>	Ciudadanos santiaguinos interesados en el patrimonio y el uso de la bicicleta
<p>2. CICLORRECREOVÍA www.ciclorecreeovia.cl</p> 	2006	<p>Devolver los barrios y los espacios públicos a la ciudadanía; restablecer la escala humana de la ciudad y recuperar la función de lugar de encuentro y de juego de ésta.</p> <p>La ciudad debe ser para las personas, no para los autos y por lo menos ello debe ocurrir los fines de semana. Presente en 11 comunas de Santiago, Concepción y Antofagasta.</p>	Ciudadanos de todas las edades que transiten a pie o en vehículos no motorizados.
<p>3. CICLETADAS NOCTURNAS www.facebook.com/cicletadasnocturnas.concepcion</p> 	s/d	<p>Grupo de Concepción que anda en bicicleta por las noches a través de los cerros, compuesto por persona de las distintas comunas. Bajo las premisas de compartir, de no dejar a nadie botado y de cuidar a los compañeros, se ha cultivado un ambiente de camaradería, en donde todos pueden pasar un buen rato y disfrutar de una experiencia distinta, cada uno a su manera.</p> <p>Grupo recreativo.</p>	Ciclistas de Concepción
<p>4. CICLETADAS PORQUE SÍ www.facebook.com/CicletadasPorqueSi/</p> 	2012	<p>Grupo creado solo para cultivar el placer de pedalear en grupo, con el único afán de conocer Santiago y sus alrededores y crear conciencia ciclista.</p>	Ciclistas en general
<p>5. EDUCLETA www.educleta.cl</p> 	2012	<p>Fomentar el uso seguro, sustentable e inclusivo de la bicicleta. Desde el año 2012 realizan intervenciones en establecimientos educacionales y organizaciones sociales por medio de clases teóricas y prácticas.</p> <p>Desarrollar actividades educativas y recreativas orientadas a promover la movilidad no contaminante y la sana convivencia en el espacio público.</p>	Escolares de todas las edades


<p>6. EN BICI SIN EDAD www.enbicisinedad.cl</p> 	<p>2015</p>	<p>Buscar que adultos mayores "sientan el pelo al viento" y que experimenten la ciudad desde la bicicleta. Es una iniciativa que se replica en diferentes países del mundo (en Latinoamérica está presente en Argentina, Brasil y Chile) con el objetivo de acercar las diferentes edades a través de la bicicleta.</p>	<p>Adultos mayores</p>
<p>7. NEW INDIE FOLK newindie.org/</p> 	<p>s/d</p>	<p>Plataforma que desarrolla contenidos para inspirar el uso de la bicicleta como un instrumento de cambio cultural.</p>	<p>Ciudadanía en general</p>
<p>8. PIÑÓN Y PAZ www.pinonypaz.cl</p> 	<p>2014</p>	<p>El foco de interés de nuestro grupo es la realización de rutas extensas en lugares no urbanos con predominio de cuestas, naturaleza y campo.</p>	<p>Ciclistas en general</p>
<p>9. RECICLETA www.recicleta.cl</p>  <p>RECICLETA</p>	<p>2010</p>	<p>Recuperar bicicletas en desuso y devolverlas a la comunidad en perfectas condiciones para su uso, bajo un modelo sustentable de valor compartido.</p>	<p>Ciudadanía en general</p>
<p>10. YO QUIERO ANDAR EN BICICLETA www.facebook.com/Yo-quiero-andar-en-Bicicleta</p> 	<p>s/d</p>	<p>Página dedicada a fomentar el uso de la Bicicleta, promoviendo actividades, noticias, eventos, fotos, seguridad, es decir todo lo que gira en torno al Pedaleo</p>	<p>Ciclistas en general</p>

Anexo 3: Catastro de bicimemoriales instalados en Chile

Listado de bicianimitas instaladas por Ciclistas con Alas

Memorial	Ubicación	Fecha instalación memorial	Acerca del accidente y/o el memorial
1º Bicianimita: Arturo Aguilera	Parque Bustamante con Santa Isabel, Providencia.	Instalada a mediados del 2012	Bicianimita que da origen al Colectivo Ciclistas con Alas y a la tradición que hoy se replica a lo largo de Chile. Conmemora la muerte de un joven diseñador arrollado por un conductor en estado de ebriedad que arrancaba de otro accidente.
2º Bicianimita: Francisco Contreras	Manuel Rodríguez puente San Pablo, Santiago centro.	Instalada en enero del 2013.	s/d
3º Bicianimita: Amalia Herrera	Echeñique con Eliecer Parada Ñuñoa.	Instalada en febrero del 2013	La bicianimita desapareció en septiembre del 2014 y se ha cambiado del espacio que originalmente ocupaba. Posteriormente volvió a desaparecer y actualmente se ha repuesto junto a una animita en una plaza de la misma intersección en la esquina norponiente.
4º Bicianimita: María José Rodríguez	Av. Ossa con Echeñique, Ñuñoa.	Instalada en junio del 2013.	La bicicleta está apoyada sobre un árbol, y frente ella, a unos 8 metros de distancia, hay una segunda animita que conmemora su muerte. Esta última se encuentra quemada e infrautilizada.
5º Bicianimita: Alinne Sánchez	Por Gran Avenida, entre la 8va y 9na Avenida, San Miguel.	Instalada en junio del 2013.	La bicicleta está instalada en un bandejón central al costado de un paso de cebra, hoy cerrado y reemplazado por un semáforo a 50 metros al sur del antiguo cruce. El grado de intervención de la animita y la bicicleta que la acompaña es tal que ya no se distingue. Sobre ella, se encuentran peluches en mal estado, probablemente por encontrarse ahora en un espacio intersticial de la Gran Avenida.
6º Bicianimita: Antonio Valdivia	Fermín Vivaceta 2598, Independencia.	Instalada en junio del 2013.	s/d
7º Bicianimita: Marco Rojas	Av. Santa Isabel con Portugal, Santiago.	Instalada en noviembre del 2013.	La bicianimita fue arrollada en enero del 2015 por una colisión entre 2 automóviles. Se esperaba arreglar pero al parecer la gestión del movimiento mermó poco tiempo después del accidente.
8º Bicianimita: Felipe Morales	Alameda con Toro Mazote Estación Central.	Instalada en diciembre de 2013.	Una de sus ruedas está quemada probablemente por inflamación producto de las velas que se prenden en su nombre.
9º Bicianimita: Bicianimita simbólica	Plaza Baquedano, Santiago centro.		El colectivo la autodenominó "Bicianimita de la ciudad" y fue instalada en la plaza Italia de manera simbólica (no conmemora ninguna muerte específica sino a todos los caídos en dos ruedas). Esta bicianimita fue violentada y eliminada en mayo del 2014 y reemplazada por una nueva durante junio del mismo año.

10° Bicianimita: José Antonio Madrid	Alberto Llona con Vicente Reyes, Maipú.	Instalada en febrero del 2014.	s/d
11° Bicianimita: Pablo Marican	Costanera Norte con pasaje Valle Alegre, Renca.	Instalada en abril del 2014.	s/d
12° Bicianimita: Hernán Díaz	Calle local sur (K39) sector Campolindo Miraflores, Curacaví.	Instalada en mayo del 2014.	Fue la primera bicicleta blanca instalada por CCA fuera del Gran Santiago.
13° Bicianimita: Ricardo Reyes	Iquique.	Instalada en mayo del 2014.	A casi a un año de su muerte, se realizó una cicletada conmemorativa organizada por el colectivo Bicivilízate Iquique.

 Listado de bicimemorials, instalados por otros colectivos o de manera anónima

Memorial	Ubicación	Fecha de instalación memorial	Acerca del accidente y/o el memorial
Bicicleta- animita Rodrigo Restovic.	Cuesta Lo Prado, Pudahuel.	Instalada en 2008.	No se sabe con certeza la causa del accidente. De acuerdo al blog referenciado, Rodrigo habría muerto por una rodada en la berma en el año 2008. La bicicleta no está pintada de blanco y está acompañada de una animita tradicional. Ciclistas y otros peregrinos dejan en el lugar objetos relacionados al ciclismo.
Bicicleta blanca Simón Bolívar: N/N	Av. Simón Bolívar con Lynch Norte, La Reina.	s/d	De acuerdo al mismo artículo en el que se referencia a Restovic, esta bicicleta habría sido extraída y reemplazada por un grafiti en el mismo sector (2012). Actualmente, el grafiti que conmemoraba la muerte del ciclista fue reemplazado por otro sin relación aparente con el accidente.
1º Bicicleta blanca San Felipe, por Furiosos Ciclistas Aconcagua: María Ibacache.	Av. Yungay con Chacabuco, San Felipe.	Instalada en abril del 2014	Se ubicaron dos bicicletas blancas en Rotonda Cancha de Tenis, Yungay con Chacabuco. Una de ellas debió ser reubicada y se instaló en el cruce "El Tártaro", cerca de Putaendo donde murió René Vergara.
2º Bicicleta blanca San Felipe, por Furiosos Ciclistas Aconcagua: Juan Ward.	En reja perimetral de aeródromo Víctor Lafón, Av. Miraflores, San Felipe.	Instalada en septiembre del 2014.	El sábado 12 de septiembre de 2015 se celebró una misa para conmemorar un año de la muerte de Juan y luego se realizó una procesión hacia su bicianimita instalada en av. Miraflores.
3º Bicicleta blanca San Felipe, por Furiosos Ciclistas Aconcagua: Miguel Briones.	Calle Encón esquina callejón Los Naranjos, a pocos metros de Puente Negro, en ruta que une San Felipe con Putaendo.	Instalada en enero del 2015.	No existe mayor referencia de su instalación.
4º Bicicleta blanca San Felipe, por Furiosos Ciclistas Aconcagua: René Vergara.	Cerca del cruce "El Tártaro", Putaendo.	s/d	La bicicleta tiene una inscripción en la cual se pide justicia ya que no se sabe la identidad del homicida ni tampoco su paradero. La bicicleta blanca se encuentra próxima a una animita que se estipula es de mayor antigüedad (la bicianimita fue instalada en abril del 2015 pero el accidente ocurrió dos años antes).
Bicicleta blanca Puente Alto, Camila Paz Muñoz.	Av. Concha y Toro con Jacarandá, Puente Alto.	Instalada en marzo del 2015.	La instalación de la bicicleta se acompañó de un evento que llamaba a buscar el culpable del atropello. Tiempo después se supo la identidad del conductor ebrio que no se detuvo a prestar ayuda a la víctima.
Bicicleta blanca Ñuñoa, "Tere".	Irarrázaval con Lo Encalada, Ñuñoa.	s/d	No existe mayor referencia de su instalación.
Bicicleta blanca Independencia: "Enrique".	Av. La Paz con Echeverría, Independencia.	Instalada en abril de 2015.	Fue instalada por la organización Indepeleta en abril del 2015 y fue complementada por una cicletada que recorrió diferentes puntos críticos (de accidentes) de la comuna de Independencia. Inicialmente, el Movimiento había pensado en recrear la ruta del fallecido.

Bicicleta blanca: Guillermo Ascencio Ulloa.	Caletera hacia Colina, en "Puente los Patos".	Instalada en diciembre del 2014.	Instalada por familiares del fallecido.
Bicicleta blanca: Cynthia Valderrama.	San Isidro con Avenida Matta, Santiago centro.	Instalada en diciembre de 2014.	Instalada por familiares, amigos y conocidos de la víctima en octubre del 2014. Es una de las pocas bicicletas blancas instaladas al costado de una ciclovia.
Bicicleta blanca: N/N	Arica.	s/d	Tiene un cartel que dice "no más ciclistas caídos". Instalada en enero del 2015.

Bibliografía

- Achugar, H. (2002). El lugar de la memoria. A propósito de monumentos (motivos y paréntesis). En E. Jelin, & V. Langland, *Monumentos, memoriales y marcas territoriales* (págs. 191-216). Madrid: Siglo XXI.
- Bobadilla, N. (2016). La unión hace la fuerza: Organizaciones ciudadanas trabajan en V Foro Mundial de la Bicicleta. *Pedalea*, 12-14.
- Booth, R. (2009). *Automóviles y carreteras: movilidad, modernización y transformación territorial en Chile (1913-1931)*. Tesis para optar al grado de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos. Santiago: PUC.
- Cáceres, G. (2012). La construcción del memorial en la ciudad: la inscripción sobre los Derechos Humanos en el Santiago (pos) dictatorial. *Persona y sociedad*, XXVI(3).
- Conn, S. (2014). *Americans Against the City: Anti-Urbanism in the Twentieth Century*. New York: Oxford University Press.
- Crenzel, E. (2010). Historia y memoria: reflexiones desde la investigación. *Aletbeia*, 1-13.
- Dunn, J. (2007). *Driving forces. The automobile, its enemies and the politics of mobility*. Washington D.C.: Booking Institution Press.
- Errázuriz, T. (2010). El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago (1900-1927). *Historia*, 359-411.
- Furness, Z. (2010). *One less car. Bicycling and the politics of automobility*. Philadelphia: Temple University Press.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*. Madrid: Capitán Swing.
- Jelin, E., & Langland, V. (2002). *Monumentos, memoriales y marcas territoriales*. Madrid: Siglo XXI.
- Jouffé, Y. (2010). ¿Derecho a la ciudad accesible o a la ciudad cercana? Discusión de una reivindicación ambigua. Desde el caso de hogares pobres de la periferia de Santiago de Chile. *Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica: La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación*, (pág. 16). Buenos Aires.
- Kuri, E. (2014). Reseña: Los movimientos sociales, 1768-2008. Desde sus orígenes a Facebook, Charles Tilly; Lesly Wood. *Sociológica*, 295-300.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- Lindón, A. (2007). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *EURE*, 7-16.
- Link, F. (2010). Reseña: Searching for the just city, Susan Fainstein. *EURE*, 155-159.
- _____. (2011). Reseña: Seeking spatial justice, Edward Soja. *EURE*, 173-177.
- Luque, J. (2004). *Constructores de la ciudad contemporánea: aproximación disciplinar a través de los textos*. Madrid : Dossat.
- Mathivet, C. (2010). Elogio de la lentitud. ¡Desaceleremos la ciudad! El movimiento Cittaslow. En A. Sugranyes, & C. Mathivet, *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (págs. 329-334). Santiago: Habitat International Coalition.
- Merrifield, A. (2011). The right to the city and beyond. Notes on a lefebvrian reconceptualization. *Urban*, 101-110.
- Monclús, J. (2007). *Planes estratégicos de seguridad vial. Fundamentos y casos prácticos*. Madrid: Etrasa.
- Mouffé, C. (2014). *Agonística. Pensar el mundo políticamente*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina.
- Nora, P. (2008). *Les lieux de mémoire*. Montevideo: Trilce.

- Ojeda, L. (2011). Hologramas de la muerte imprevista: pregnancy urbana de las animitas en Chile. *Geograficando*, 69-88.
- _____. (2012). Animitas. Una expresión informal y democrática de derecho a la ciudad. *ARQ*, 78-89.
- Opazo, D. (2009). *Espacio transitorio. Producción, prácticas y representaciones del espacio público político en Santiago de Chile 1983-1998. Tesis para optar al grado de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos*. Santiago: PUC.
- Plath, O. (2012). *L'animita: hagiografía folclórica*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Ricoeur, P. (2003). *La memoria, la historia, el olvido*. Madrid: Trotta.
- Sabatini, F., & Wormald, G. (2004). La guerra de la basura de Santiago: desde el derecho a la vivienda al derecho a la ciudad. *EURE*, 67-86.
- Sagaris, L. (2014). Citizens' Anti-highway revolt in the post-Pinochet Chile: catalyzing innovation in transport planning. *Planning practice & research*, 268-286.
- Salcedo, R. (2002). El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo posmoderno. *EURE*, 5-19.
- Salinas, M. (1991). *Canto a lo divino y religión del oprimido en Chile*. Santiago: Rehue.
- Sayago, S. (2013). El análisis del discurso como técnica de la investigación cualitativa y cuantitativa en las ciencias sociales. *Cinta Moebio*, 1-10.
- Schindel, E. (2009). Inscribir el pasado en el presente: memoria y espacio urbano. *Política y cultura*, 65-87.
- Soja, E. (2010). *Seeking spatial justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press.