

**Universidad Academia de
Humanismo Cristiano
Escuela de Sociología**

**Nuevos Movimientos Sociales Urbanos
en la lucha por la inserción del
Transporte Sustentable en Santiago de Chile:
Estudio de Caso de dos Organizaciones**

Tesis para optar al grado de Licenciada en Sociología

Tesis para optar al título de Socióloga

**Estudiante: Marcela Lladó J.
Profesor guía: Pablo Cottet
Profesor informante: Juan C. Jiménez**

Santiago, enero de 2007

INDICE

Presentación.....	5
Marco teórico	
1. Perspectivas teóricas clásicas	
1.1 La teoría clásica y la acción social.....	6
1.2 Los enfoques teóricos de la acción colectiva: el desarrollo de la sociología clásica.....	6
2. Los Nuevos Movimientos Sociales (NMS)	
2.1 La acción colectiva y los nuevos enfoques.....	7
2.2 Perspectivas teóricas de las nuevas formas de acción colectiva.....	11
2.2.1 Las oportunidades políticas de los NMS.....	12
2.2.2 Las estructuras de movilización de los NMS.....	15
2.2.3 Los procesos de construcción de los marcos interpretativos de los NMS.....	22
3. Bases históricas de los NMS urbanos	
3.1 Bases históricas de los NMS urbanos.....	27
3.2 La emergencia de la temática medioambiental: ecologismo y ambientalismo.....	31
3.3 La emergencia y desarrollo de la temática medioambiental en Chile.....	32
3.4 Emergencia de las primeras organizaciones chilenas ecologista/ ambientalista.....	33
4. Antecedentes del transporte urbano en la RM	
4.1 Los datos básicos.....	44
4.2 Áreas de impacto del transporte.....	45
4.3 Listado de Agrupaciones de Ciclistas Urbanos en la RM.....	46
5. Problema de investigación	49
Justificación de la investigación.....	49
Formulación de la pregunta de investigación.....	50
Formulación de Objetivos.....	50
Hipótesis.....	51
6. Metodología	
Enfoque metodológico.....	51
Tipo de estudio.....	52
Diseño de la investigación.....	52
Universo y Muestra.....	52
Selección de casos.....	53
Unidad de Análisis.....	54
Técnicas de recolección y producción de la información.....	54
Técnica de análisis de la información.....	55
Reflexiones Metodológicas.....	56
Notas de Campo.....	56

7. Presentación de resultados	
7.1 Análisis de categorías organización: Ciudad Viva.....	58
Análisis de categorías objetivo A de CV.....	58
Análisis de categorías diagnóstico de la situación problemática: CV.....	67
Análisis de categorías objetivo C de CV.....	84
7.2 Análisis de categorías organización: Arriba' e la Chancha.....	104
Análisis de categorías objetivo A de Arriba'e la Chancha.....	104
Análisis de categorías diagnóstico de la situación problemática: Arriba'e la Chancha.....	115
Análisis de categorías objetivo C de Arriba'e la Chancha.....	123
Conclusiones Finales	136
Anexos	141
Libro de códigos.....	142
Glosario.....	144
Bibliografía	146

Quiero agradecer a mi profesor guía Pablo por sus acertados comentarios y correcciones

A los profesores Alvaro Gainza y Marek Hoehn por su cooperación y disposición

*A Udo, Caroline y Chuchurex de la agrupación Arriba'e la Chancha, por su inestimable aporte que
ha hecho posible este trabajo*

*También quiero agradecer a Lake, Patricio y Gregorio de Ciudad Viva, quienes han contribuido
enormemente a la realización de esta tesis con su buena voluntad*

Dedico esta tesis a Jorge por su gran amor y apoyo entregados

PRESENTACIÓN

La idea de la propuesta de investigación que plantearé más adelante tiene su origen en dos hechos a saber. El primero ocurrió de la observancia del rito que, religiosamente, tiene lugar todos los primeros martes de cada mes, a las 20:00 horas en la Plaza Italia. Allí se congregan centenares, a veces miles, de personas con sus respectivas bicicletas y en conjunto realizan un recorrido que es especificado por el vocero de turno antes de la partida.

El segundo hecho trascendente que me movió a indagar en el tema de las organizaciones que luchan por la inserción del transporte sustentable en Santiago ocurrió una tarde de fin de semana de enero de este año, cuando venía yo bajando -en bicicleta- del Cerro San Cristóbal por la calle Pedro de Valdivia norte con la Costanera. Allí me abordaron un hombre y una niña que se encontraban trabajando en una carpa que decía con letras grandes 'bicivilízate', cuyo nombre pertenece a la campaña de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte -que se inscribe dentro de los objetivos del Plan Transantiago- que estaba impulsando el gobierno en ese momento (y que en estos momentos está detenida por razones que se mencionarán más adelante) Me entregaron una pequeña revista con datos útiles relacionados con el uso y buen aprovechamiento de la bicicleta, además me obsequiaron una chapita y un autoadhesivo con motivos ciclistas. También me invitaron a participar de manera voluntaria en la campaña, ya sea aportando con ideas o con trabajo en terreno. Cabe destacar que la contratapa de la revista que me dieron contenía un cuadro con este texto: *“Campaña Bicivilízate: El Gobierno de Chile en conjunto con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial está financiando y liderando el Proyecto “Transporte Sustentable y Calidad del Aire para Santiago”. Este posee un componente específico denominado “Promoción al Uso de la Bicicleta”, el que se desarrolla en términos muy generales en 3 ámbitos: Infraestructura, Promoción y Monitoreo y seguimiento. Bicivilízate corresponde a la campaña de promoción y está siendo desarrollada por el Consorcio formado por Arriba’e la Chancha, Ciudad Viva y Casa de la Paz”¹.*

Fue a raíz de estos dos puntos que comencé un trabajo exploratorio que me ofreció datos relevantes acerca del tema, pero también resultaron algunas interrogantes que me propongo responder con esta investigación.

¹ La voz de la comunidad Bicivilízate para Vivir Mejor, Número 4, Año 1, Santiago, Chile. Enero 2006.

1. Perspectivas teóricas clásicas

1.1 La teoría clásica y la acción social:

Desde sus comienzos la sociología ha tenido como objeto de estudio y reflexión la acción colectiva y los enfoques para abordarla han sido variados. Los teóricos clásicos como Durkheim, Marx, Engels, Weber y Lenin, coinciden en que las acciones colectivas son modos de transformación sociales. Sin embargo, las perspectivas para aprehender el fenómeno son diversas, por ejemplo, Durkheim centra su enfoque desde la moralidad, la religión y la conciencia colectiva, afirmando que la acción colectiva es una respuesta a problemas morales temporales y no a problemas estructurales del sistema, por lo tanto, las soluciones a dichos problemas se encuentran en las reformas y puestas en orden del sistema, emergiendo, de este modo, las transformaciones sociales (Ritzer, 1993)

Por su parte, Marx, Engels y Lenin sostienen que la acción social se enmarca en las estructuras del capitalismo y solo la destrucción de éstas permite la solución de las demandas colectivas. Así, las soluciones están mediadas por la revolución social, (Ritzer, 1993)

Por otra parte, el enfoque weberiano realiza una distinción entre la conducta reactiva que es el comportamiento reflejo y la acción social, donde ésta supone la intervención de procesos reflexivos entre el origen del estímulo y la conclusión de la respuesta. La acción surge en tanto los individuos atribuyen significados subjetivos a sus acciones, no obstante las acciones se desarrollan dentro de una estructura social regulada por un sistema local de normas. El autor señala que los problemas sociales deben resolverse mediante la racionalidad y acorde a las estructuras sociales y a su burocracia. Por tanto, Weber se aleja de la perspectiva marxista afirmando que las reformas radicales no benefician la vida social, en tanto sólo constituyen la llegada del caos, (Melucci, 1988; Ritzer, 1993)

1.2 Los enfoques teóricos de la acción colectiva: el desarrollo de la sociología clásica.

La teoría de la multitud es uno de los primeros enfoques teóricos dedicados a la acción colectiva y su importancia radica en que es la base para el desarrollo de posteriores enfoques. La teoría de la multitud se origina en Europa en el siglo XVIII y postula que la acción colectiva es la efervescencia social provocada por líderes sociales. Por tal motivo, la respuesta de la acción colectiva es irracional, violenta y sugestiva. Es desde aquí que puede desprenderse la perspectiva freudiana de la acción colectiva, que se basa en la teoría de Le Bon, que indica que la acción colectiva se produce desde la identificación con un líder que canalizaría las demandas primarias inconscientes de un grupo que posee una identidad colectiva creada a partir de esas mismas demandas. En

consecuencia, el movimiento existe desde el líder, quien cumple el rol de atomizar la dinámica colectiva de la masa, (Melucci, 1988)

Otra perspectiva teórica, proveniente de la crítica a la teoría de la multitud, es la tradición sociológica estadounidense. Esta construcción teórica indica que la acción colectiva no responde a una irracionalidad movida por la sugestión, sino que son comportamientos específicos motivados por anomalías que presenta una determinada estructura social. '(...) la acción colectiva es siempre el fruto de una tensión que disturba el equilibrio del sistema social. La tensión produce creencias generalizadas que movilizan a la acción y buscan restablecer el equilibrio del sistema (...)', Melucci, (1988: 98) Parsons, Merton y Smelser son autores que intentaron dar pautas para la comprensión de la acción colectiva. El primero no hace distinciones entre las conductas desviadas como es el delito y las acciones conflictivas como las protestas, ya que para él ambas acciones son producto de una mala internalización de las reglas sociales. Para Merton es necesario establecer la diferencia de un comportamiento inconforme de otro desviado. El comportamiento inconforme sería aquel que ejerce presión para intentar cambiar los valores y normas de un grupo que estima ilegítimas, por tanto ataca la estructura social misma. La conducta desviada ataca las normas en tanto son vistas como desventajas personales.

Un tercer autor que sobresale en la teoría sociológica estadounidense es Smelser, para quien el comportamiento colectivo debe su existencia a estructuras y recursos que lo facilitan, esto es, un desequilibrio del sistema y una creencia estimulante en la acción colectiva provocada por causas externas. Esta lógica relegaría los conflictos sociales a un proceso secundario de adaptación, (Melucci, 1988)

2. Los Nuevos Movimientos Sociales

2.1 La acción colectiva y los nuevos enfoques

Hacia fines de los años setenta y comienzo de los ochentas, comienza a darse un nuevo foco de reflexión social entorno a la emergencia de los nuevos movimientos sociales, desarrollándose una reflexión teórica que pudiera contenerlos tanto en su análisis como en su comprensión.

Un primer enfoque es la perspectiva marxista que relaciona las nuevas formas de conflicto con las estructuras generadas por el capitalismo de producción. Es así como la acción colectiva puede ser comprendida desde la lucha de clases y el sistema político.

Un autor importante dentro de esta línea es Habermas, quien señala que la acción colectiva es motivada por los cambios institucionales en el capitalismo tardío, las desigualdades sociales y el dominio de los medios de comunicación, (Melucci, 1988)

Los límites que presenta esta perspectiva es que no abarca el análisis de la acción colectiva desde las matrices sociopolíticas, así como tampoco abarca la acción colectiva concreta y el rol de los actores sociales. En el caso específico de Habermas, a juicio de Melucci (1988), invisibiliza la heterogeneidad de los movimientos, la variedad de actores y las razones particulares que conducen a la acción colectiva.

Un segundo enfoque orientado a la comprensión de los movimientos sociales contemporáneos lo conforman las perspectivas sociohistóricas, éstas pretenden abordar los movimientos desde los contextos donde se manifiestan. Un autor relevante en este enfoque es Francisco Alberoni, quien centra su atención en el cómo, cuándo y por qué surge la acción colectiva. No obstante, una limitante de esta perspectiva es que no considera el desarrollo de los movimientos, (Aceves, 1994)

Un tercer enfoque es la teoría del accionismo de Touraine, quien señala que el detonante de los nuevos movimientos no está dado por el estado, la nación o por el orden social, sino que sus referentes son nuevos y variados, tales como la identidad sexual, la ecología, el territorio, etc., ya que en la actualidad no existe una sola abstracción social que regule las relaciones sociales. Por lo tanto, Touraine intenta superar las limitaciones de la sociología clásica para entender las nuevas formas de acción colectiva, proponiendo su estudio en las relaciones sociales, (Aceves, 1994)

Para Touraine, la acción colectiva emerge bajo los principios de identidad, totalidad y oposición. La identidad es la definición que el actor hace de sí mismo, dándole la oportunidad de actuar tanto sobre sí mismo como sobre la sociedad. Durante el conflicto la identidad distingue a unos actores de otros en el campo de disputa; hace surgir al adversario, formándose así la conciencia de los actores que constituye el principio de la oposición. La totalidad es el sistema de acción histórica, situados en la doble dialéctica de las clases, que se disputan el dominio, (Aceves, 1994; Touraine, 1988)

‘(...) en el modelo de Touraine está presente la idea que los movimientos luchan por el control o la dirección de los recursos, valores orientaciones o modelos culturales; éstos últimos en su conjunto conforman la llamada historicidad. Así los movimientos sociales se generan por medio de una lucha por el control de los modelos culturales, de la historicidad, lucha o conflicto que puede desencadenar una ruptura del sistema político (...) de esta forma, el análisis de Touraine centra más la atención sobre la dinámica de las estructuras que sobre el papel de las creencias y el peso de los valores(...)’, Aceves, (1994: 77-78)

Un cuarto enfoque utilizado en el análisis de los nuevos movimientos es la teoría de la movilización de recursos. Dicha teoría surge desde la oposición ‘(...) a los modelos tradicionales, los cuales conciben a los movimientos sociales como grupos comprometidos con ideologías específicas y motivados por la conciencia de un grupo de agravios para actuar unitariamente en pro de un cambio. Para el paradigma de la movilización de recursos, la unidad de análisis no es el

movimiento social en este sentido, sino la acción colectiva entre grupos de intereses opuestos. El análisis no se efectúa desde una relación hermenéutica con la ideología o la autoconciencia de los actores colectivos. En vez de eso, toma una perspectiva más propia del organizador de un movimiento involucrado en los imperativos de una movilización, por un lado, y la visión general de un observador del ambiente político, por el otro (...)', Cohen, (1985: 11-12)

Para este enfoque, la acción colectiva es la movilización racional en forma de respuesta adaptativa a los conflictos de intereses creados al interior de las relaciones de poder institucionalizadas. Las tensiones generadas por los conflictos son fácilmente identificables, por tanto la formación y movilización del movimiento depende del cambio de los recursos, la organización de grupo y las oportunidades para la acción colectiva, (Aceves, 1994; Cohen, 1985)

Un autor que se inscribe en esta perspectiva es Charles Tilly, éste reemplaza los modelos de acción racional por los de interacción racional, explicando cómo emergen las nuevas formas de acción colectiva al interior de un determinado sistema político. Para Tilly, la acción social se origina por la demanda que realiza un actor social colectivo en relación a algún recurso que está bajo el control de otro actor social, contemplando diversos modos de acción que se encuentran interrelacionados con las maneras de asociatividad adoptadas por el actor colectivo y el entorno político en el que surge la acción colectiva, Cohen, (1985: 18)

La teoría de la movilización de recursos permite explicar cómo ocurre un nuevo movimiento social, pero no da cuenta de las razones de la emergencia así como tampoco de sus significaciones y repercusiones, asimismo tampoco indaga las estructuras de dominación imperantes, todos aspectos relevantes para la comprensión de la acción colectiva. Igualmente, en su pensamiento Tilly prescinde de componentes que no sean estrictamente políticos, dejando de lado los aspectos de la vida cotidiana, las representaciones sociales y las transformaciones estructurales. Tampoco explica por qué una característica común es suficiente para el reconocimiento de un grupo, por ejemplo no basta con ser mujer para formar parte del movimiento feminista; de este modo, el autor no establece cómo se llega a la conciencia colectiva, esto es la forma en que los actores se unifican en un mismo marco interpretativo de la realidad, (Cohen, 1985; Aceves, 1994)

Un quinto enfoque es la teoría de los nuevos movimientos sociales, la cual ha tenido dos raíces. La primera, se genera a fines de la década del setenta y comienzos de los ochentas, esta línea teórica determina como nuevos movimientos a las acciones colectivas desde una concepción temporal, esto es, el momento en que surgen o tienen auge estas acciones. De este modo, autores como Gunder Frank y Fuentes (1990) y Riechmann y Fernández Buey (1994), indican que solo unos pocos movimientos pueden ser considerados como nuevos, ya que son sólo algunos los que responden a las urgencias provocadas por el desarrollo mundial. Dentro de la lógica de nuevos movimientos, según los autores, se perfilan los ecológicos verdes y los pacifistas.

La segunda raíz de esta corriente se origina a mediados de los años ochenta y comienzos de los noventa y hace a un lado la conceptualización y definición de los movimientos para concentrarse en los aspectos característicos de estas formas de organización. Melucci, afirma que, '(...) los nuevos movimientos sociales se definen no tanto en términos temporales, sino porque se remiten a nuevas prácticas y tipos de acción. Sus nuevos campos de interés ya no son solo los conflictos centrales de la sociedad sino los múltiples valores y necesidades individuales, tanto como los afectivos y la realización personal, así como el derecho a la felicidad individual y a la diferencia (...)' Estas nuevas formas de acción colectiva se ubican en el campo cultural y en la dimensión simbólica, es decir, en la manera cómo se genera la información y se comunican los significados, Aceves, (1994: 81)

Esta segunda raíz del quinto enfoque resulta la más potente para el análisis y comprensión de los nuevos movimientos sociales.

La teoría de los nuevos movimientos sociales se centra en el surgimiento y desarrollo de la acción colectiva, integrando los procesos internos de ella, como son las asociaciones y los roles que desempeñan los distintos actores en el desarrollo de los conflictos, con los factores externos que permiten o dificultan la acción colectiva. Este enfoque es contundente en el análisis del desarrollo de los conflictos, de las dinámicas de alianzas y coaliciones, de los actores, los escenarios sociales y los ciclos de vida de la acción colectiva –auge y decaimiento-. No obstante, desde esta perspectiva la acción colectiva toma la forma de un individuo o grupo infinitamente flexible, (Salam, 1998)

En la actualidad se ha realizado un esfuerzo para superar las limitaciones que presentan las teorías basadas en los nuevos movimientos sociales. Se plantea la posibilidad de construir un enfoque híbrido que integre distintos modelos teóricos con el objeto de responder con mayor profundidad a las problemáticas de las nuevas formas de movilización social. Es así como hoy un sinnúmero de autores se dedican a esta tarea, uno de ellos es Alberto Melucci, quien fuera discípulo de Touraine. Melucci forma su pensamiento desde las críticas a las posturas marxistas (Habermas); las perspectivas sociohistóricas (Alberoni); el accionismo (Touraine) y la movilización de recursos (Tilly). Según el autor, estas teorías no logran explicar cabalmente los movimientos sociales en las actuales sociedades complejas, donde la movilización colectiva más ahora que nunca se ha dirigido a un terreno político no tradicional, (Aceves, 1994)

A continuación se presentará un enfoque teórico que da cuenta de las distintas perspectivas, así como también de las contribuciones aportadas por otras escuelas que otorgan directrices para la investigación y abordaje del surgimiento y desarrollo de los nuevos modos de la acción colectiva.

2.2 Perspectivas teóricas de las nuevas formas de acción colectiva

El concepto de movimientos sociales contemporáneos puede ser definido como un sistema integrado de acción en el que se conjugan –de modo más o menos estable- diferentes objetivos, significados, formas de solidaridad y organización que hacen de la acción colectiva un fenómeno socialmente construido sobre una base de acción complejas que necesita contar con la presencia de una solidaridad, un conflicto y una visión rupturista del marco común del sistema. Donde la solidaridad la conforma la identidad colectiva; el conflicto es la situación en la que dos adversarios se disputan un objeto común; y, la visión rupturista es la creación y reconocimiento social de un marco interpretativo diferenciado del sistema general de la sociedad, (Melucci, 1988; Aceves, 1994)

Dentro de las características que se encuentran en estos nuevos movimientos, se puede decir que estas formas '(...) dejan atrás toda identificación con una categoría social, apelando al sujeto mismo, a su dignidad o a su autoestima como fuerza de combinación de roles instrumentales y a una individualidad. Lo que supone el reconocimiento de una especificidad psicológica y cultural de cada uno y de su capacidad de creación fundada sobre la razón o sobre una afirmación aún más directa de la creatividad (...)', Touraine, (1997: 113) Esto los hace poseedores de un pluralismo ideológico, valórico, con una orientación pragmática e institucional, lo cual les otorga un importante valor político en las sociedades occidentales actuales, en tanto conforman un componente democratizador de la vida cotidiana y de la extensión de las dimensiones civiles de la sociedad. Los nuevos movimientos son un importante agente de transformación social y portadores de una nueva visión; son profundamente políticos en un nuevo sentido, ya que no persiguen alcanzar el poder y tampoco suplantarlo, (Cohen, 1985; Touraine, 1997; Castells, 1999)

Otra característica importante de los movimientos contemporáneos es que se alejan del modelo tradicional de organización política y se establecen en un espacio intermedio de la vida social en el cual se cruzan necesidades personales e impulsos de innovación política, Laraña y Gusfield, (1994: 121) En resumen, como señala Araujo (2002), los movimientos sociales son agentes colectivos movilizados que apuntan a provocar, impedir o anular un cambio social, para ello los movimientos obran con una cierta continuidad, un alto nivel de integración simbólica, valiéndose de formas de acción y organización variables.

Para el abordaje de los nuevos movimientos sociales se hace necesario aproximar las perspectivas teóricas que se han desarrollado, éstas son la línea de *las oportunidades políticas; las estructuras de movilización y los procesos de construcción de los marcos interpretativos*. Para la realización de este trabajo se ha decidido optar por la línea de los *procesos de construcción de los marcos interpretativos*, puesto que esta corriente ofrece herramientas para una rica comprensión holística de las nuevas formas de acción colectiva. De todos modos, revisaremos las otras dos corrientes

con el objetivo de aportar información que sirva para el mayor entendimiento del fenómeno, así como para futuros trabajos que deseen abordar el tema de la acción colectiva contemporánea.

2.2.1 Las oportunidades de los nuevos movimientos sociales.

Las oportunidades políticas son una pieza clave para entender la emergencia de la acción colectiva, así como para evaluar los resultados por los movimientos. Según Tarrow (1999), las oportunidades políticas son las continuas señales percibidas por los agentes sociales o políticos como elementos que los animan o desaniman a emplear los recursos con los que cuentan para emprender la acción colectiva.

La importancia de la estructura de las oportunidades y limitaciones políticas radica en la relevancia que tiene el sistema político en la determinación de las alternativas para la acción colectiva. Esto es que tanto su surgimiento como el éxito que puedan tener descansa en gran medida en las oportunidades producidas por los cambios en la estructura institucional y en la disposición ideológica de los grupos hegemónicos y detentores del poder, ya que son las opciones políticas las que definirán la extensión y la forma que adquieran los movimientos sociales. Por lo tanto, se debe tener en cuenta la interacción entre los movimientos y el contexto en el cual se inscriben, (McAdam, 1999)

En esta línea se pueden encontrar distintos factores que determinarán las oportunidades de los movimientos sociales. Estas oportunidades se hacen patentes en la medida que entran en crisis algunas estructuras del sistema político:

- El nivel de apertura relativa del sistema político institucionalizado, esto se refiere a la entrega o denegación de canales para la solución de las demandas. En un sistema abierto los movimientos podrán crear estrategias para emplear los canales institucionalizados; mientras que en un sistema político cerrado los movimientos optarán por la confrontación, (Tarrow, 1999)
- La estabilidad o inestabilidad electoral. En una atmósfera de estabilidad electoral, los movimientos tenderán a desarrollar estrategias que logren cautivar a las elites políticas. En general estas estrategias se basan en el ingreso de las temáticas de los movimientos en los medios de comunicación y en la agenda pública. Por otra parte, si existe inestabilidad electoral, cabe la posibilidad que surjan coaliciones nuevas que pueden representar una apertura a las demandas de los movimientos. En esta situación, las elites políticas están propensas a buscar aliados fuera del mundo político, instancia que es aprovechada por los movimientos para introducir sus demandas, (McAdam, 1999; Tarrow, 1999)

- La estabilidad o inestabilidad de las alianzas de las elites políticas. Si hay divisiones significativas entre las elites políticas estables se favorece la emergencia o auge de la acción colectiva, sobretodo para aquellos movimientos cuyos objetivos están relacionados con reformas políticas, (Tarrow, 1999) Asimismo, los movimientos sociales pueden establecer alianzas con miembros de las elites políticas, lo cual favorece el éxito del movimiento, puesto que se incrementa la ganancia de la acción colectiva y protege al movimiento de la represión, (Tarrow, 1999)

- La capacidad del estado de reprimir la acción de los movimientos. La represión que pueda ejercer un estado hacia los movimientos sociales es una buena herramienta para medir las oportunidades políticas. Así, una manifestación tipo protesta puede ser vista desde el estado como un derecho ciudadano legítimo o como una alteración del orden público, (Tarrow, 1999) De este modo, los regímenes pueden ser clasificados en tolerantes o represivos. En lo que se refiere a la represión policial, los regímenes pueden ser preventivos o reactivos; ser duros o blandos en relación al grado de fuerza empleada. También pueden ser sucios o limpios en lo relativo a los procedimientos utilizados, esto es si son legales y democráticos, (McAdam, 1999) Es así como los movimientos menos reprimidos por el estado utilizarán estrategias más moderadas y tendrán una mejor llegada por medio de los mecanismos institucionales, mientras que los que sean objeto de represión tendrán posturas y estrategias más radicalizadas, por lo que será más difícil el acceso a los canales institucionales y pueden surgir fuertes confrontaciones con el estado.

- La capacidad del estado para implementar políticas. Esta capacidad depende de los agentes institucionales como de los partidos de oposición, el poder judicial, los medios de comunicación y las organizaciones públicas, privadas e independientes. Cuando un estado encuentra resistencias fuertes para la implementación de políticas, los movimientos cuentan con más recursos para introducir sus demandas, utilizando mecanismos moderados; en tanto el estado cuente con más respaldo de los agentes mencionados, las estrategias de los movimientos tenderán a ser más radicalizadas.

Las oportunidades políticas dinámicas son las que suelen representar un alto nivel de impacto al interior de los movimientos, ya que por medio del análisis de su coyuntura les permite crear y moldear sus propias oportunidades.

- La capacidad autorreflexiva de los nuevos movimientos es primordial, puesto que de esta forma se pueden reconocer las oportunidades y limitaciones que les ofrece el contexto del cual son parte. Esto significa que las oportunidades pueden perderse o aprovecharse y

esto depende de la capacidad de percepción que tenga el movimiento de ellas, tanto en su marco interpretativo como estratégico, (Tarrow, 1999; Mc Adam, 1999)

- El accionar de los movimientos. Esto puede influir, de manera involuntaria, en la coyuntura con la aparición de nuevas ventajas para un movimiento, así como también en nuevas oportunidades para los oponentes de un determinado movimiento. Esta tendencia se materializa en la medida que los movimientos amenazan a otros forzándolos a usar la acción colectiva en su contra, (McAdam, 1999; Tarrow, 1999)
- El estado dinámico. Los estados no son estructuras rígidas, sino que se reconstruyen permanentemente, es así que los movimientos sociales deben saber identificar cuáles son sus oportunidades ante las múltiples transformaciones. Así, el estado dinámico apela a la capacidad autorreflexiva de los movimientos, (Tarrow, 1999)
- Los ciclos de vida de un movimiento. Los nuevos movimientos sociales tienden a ser cíclicos, ya que la movilización se da en respuesta a circunstancias y problemáticas de carácter cíclicas. Estos ciclos determinarían las formas de organización de un movimiento, (Gunder Frank y Fuentes, 1990) Es así que en el periodo de auge de un movimiento la organización tenderá a ser centralizada, ya que las reglas del juego y la coyuntura están claras. En cambio, en el periodo de declinación de un movimiento la organización tiende a tomar formas descentralizadas, puesto que tanto las reglas del juego como la coyuntura son difusas.

Las oportunidades políticas de índole cultural. La existencia de factores culturales pueden posibilitar oportunidades reales para la acción colectiva. Se pueden mencionar los siguientes elementos:

- La existencia y percepción de una contradicción entre un valor culturalmente definido y las prácticas sociales convencionales. Desde este punto, a grosso modo, los movimientos sociales se pueden considerar como expresiones del comportamiento colectivo que se desarrolla en un marco de enfrentamiento de diferentes fuerzas sociales que luchan por hacer valer sus interpretaciones de la realidad, la que se desea asociar a un conjunto de valores y principios, (Touraine, 1997)
- El reconocimiento social de un problema determinado. Esto es, la manera en que los actores perciben y comparten la realidad, generando componentes comunes en el diagnóstico del problema que los afecta.

- El reconocimiento social de la vulnerabilidad o ilegitimidad de un régimen determinado. La ilegitimidad hace que los regímenes dejen de contar con el apoyo y la aprobación moral de la mayoría de la sociedad. Si bien es cierto, los ciudadanos son una mezcla de hábito, apatía y miedo, una vez las condiciones cambian y el descontento se generaliza, se genera la oportunidad política para desarrollar la acción colectiva.
- La existencia de un marco internacional que legitime las propuestas y reivindicaciones de un movimiento social, como indica Tarrow (1999), la evolución política internacional tiene una gran influencia sobre las oportunidades internas de los movimientos.

En definitiva, el surgimiento de un nuevo movimiento social dependerá de las oportunidades puntuales que lo catalicen, así como de los procesos de movilización concretos y de los procesos enmarcadores (que se expondrán más adelante) Por tal motivo, cuando las circunstancias que posibilitaron la acción colectiva desaparecen, el movimiento desaparecerá junto con ellas, salvo que se readecue a las nuevas circunstancias, (Mc Adam, 1999; Gunder Frank y Fuentes, 1990)

2.2.2 Las estructuras de movilización

Las estructuras de movilización son los canales colectivos formales o informales por medio de los cuales los actores pueden implicarse y movilizarse en la acción colectiva. La importancia de las estructuras de movilización se basa en que desde ellas los movimientos determinan su capacidad para acceder a recursos, para movilizar a los participantes, para alcanzar el grado de legitimidad que resulte necesario para justificar su existencia y permanencia. Así, las estructuras de movilización pueden servir como herramienta para la comprensión de los movimientos sociales y su trayectoria concreta, (McAdam, 1999)

El estudio de los movimientos desde esta perspectiva teórica abarca los siguientes aspectos:

El consenso es lo que permite la acción colectiva, ya que a través de él es posible unificar las visiones de los distintos actores legitimando la existencia y permanencia de la acción colectiva, (McCarthy, 1999)

- La identidad colectiva es una definición compartida del campo de las oportunidades y fuerzas proporcionadas por la acción colectiva: significados compartidos construidos, negociados mediante un proceso repetido de activación de relaciones sociales que vinculan a los actores, (Melucci, 1988; Aceves, 1994) Los actores que pertenecen a los nuevos movimientos sociales poseen un alto grado de heterogeneidad, ya que tienen

diversas concepciones políticas, pertenecen a distintos estratos socioeconómicos, etc. por esta razón, la construcción de identidades colectivas es compleja, puesto que dejan de estar ancladas a pertenencias de clase o nación, teniendo nuevos referentes, que, corrientemente, se vinculan a la vida cotidiana de las personas. Es decir, la sociedad contemporánea se enfrenta a una eclosión de un conjunto nuevo de identidades, plurales y flexibles, (Araujo, 2002)

El modelo de identidad propuesto por la teoría de los nuevos movimientos sociales responde a una conducta defensiva de los nuevos actores sociales quienes se resisten a los cambios impuestos, recurriendo a la creación de subculturas opuestas o sencillamente rechazan las innovaciones que amenazan los privilegios o la identidad cultural de los grupos, (Cohen, 1985) Por lo tanto, acá es importante para los movimientos la construcción de identidad que hacen de sus adversarios, puesto que son éstas las que orientan el análisis de los actores de los movimientos sociales en lo que se refiere a sus debilidades y fortalezas. No obstante, mientras los movimientos son exitosos y se inclinan por una estructura institucional, existe la tendencia a perder la identificación de sus adversarios, (Laraña y Gusfield, 1994; Araujo, 2002)

Otro aspecto relevante para la construcción de identidad de un movimiento es la identidad de la audiencia. La audiencia es el referente que los movimientos deberán cautivar con su marco interpretativo, razón por la cual la identidad construida por el movimiento debe ser acorde con ésta, para facilitar la introducción de las visiones y propuestas que postula, (Laraña y Gusfield, 1994)

Para sintetizar, en el proceso de creación de identidades colectivas los actores intentan crear una identidad grupal dentro de una identidad social general y dentro de un contexto de oportunidades definido. En este proceso, los actores hacen una reinterpretación de las normas, crean nuevos significados y proponen un desafío a la construcción social de los límites entre la acción pública, privada y política. La construcción de identidad implica necesariamente un alto grado de reflexibilidad, esto es, la capacidad de los movimientos de repensarse en el medio que se insertan y conocer la calidad y cantidad de capitales que manejan, (Cohen, 1985; Zdravomyslova, 1999)

- Los marcos simbólicos son los que permiten generar consenso y movilización de los militantes de los movimientos. Los símbolos son la base de la conciencia, la solidaridad y la pertenencia de grupo, asimismo, son los recursos prometedores que promueven la participación en las acciones colectivas, (Zdravomyslova, 1999)

- Racionalidad estratégica. Dada la heterogeneidad –de voluntades, recursos, actores, visiones, formas de organización, entre otros- de los nuevos movimientos, la racionalidad estratégica radica en la capacidad de coordinar las diferencias en favor de las metas fijadas. Es así como la racionalidad estratégica tiene un rol preponderante en relación a la construcción de los diagnósticos, pronósticos y motivaciones, puesto que es relevante para la construcción de los submarcos estratégicos, los cuales influyen en los marcos interpretativos, (Zdravomyslova, 1999; Araujo, 2002)
- Los objetivos. Los movimientos que tengan consenso respecto de los objetivos serán más unificados; tenderán a superar sus diferencias, a tener mayores probabilidades de éxito y por lo tanto, a desaparecer rápidamente. En cambio, aquellos movimientos que no logren grandes consensos en sus objetivos serán más propensos a fracturas internas, teniendo probabilidades de éxito relativas y la tendencia de persistir en el tiempo, (Zdravomyslova, 1999; McAdam, 1999)

Los repertorios de acción son los que lleva a cabo un movimiento para acceder a recursos o valores disputados en el campo de conflicto, (McCarthy, 1999)

- Los tipos de tácticas que pueden realizar los nuevos movimientos son diversas, las más corrientes se presentan a continuación:
 - a. Tácticas disruptivas: se refiere a estrategias innovadoras que en el momento de su aplicación pueden anular las tácticas más radicales.
 - b. Tácticas radicales: poseen el carácter de estrategias extremistas, las cuales pueden beneficiar al movimiento en tanto provocan la confluencia social hacia los grupos más moderados que conforman éste.
 - c. Tácticas tradicionales y moderadas: son las más empleadas por los movimientos porque son las que están más internalizadas en el habitus de éstos. Además son tácticas que han sido probadas en la experiencia de movimientos exitosos, (McAdam, 1999; McCarthy, 1999)

Cabe señalar que las estrategias utilizadas por los movimientos están influenciadas por los medios de comunicación, las fuentes de financiamiento y los poderes fácticos.

- Los ciclos de vida de los nuevos movimientos sociales influirán, según Zdravomyslova (1999), en la construcción de los marcos interpretativos. La etapa de emergencia de un movimiento social estará orientada a la creación de un marco identitario; en este momento los movimientos presentan una fuerte representación de grupos históricos o filosóficos, a

través de los cuales es posible crear símbolos que unifiquen y llamen a integrar la acción colectiva. En la etapa ascendente, los movimientos intentarán establecer estrategias públicas como manifestaciones y mítines. En este momento, los movimientos más radicalizados optarán por la confrontación, mientras que los grupos más moderados intentarán establecer acuerdos y compromisos con las autoridades. En la etapa descendente, los movimientos pueden emplear tácticas transformadoras que los lleven a la institucionalización, la comercialización o involución, así como pueden también radicalizar sus posturas.

- Fuentes de financiamiento. La procedencia de los recursos financieros que obtengan los movimientos determinará el grado de independencia de los objetivos y los modos de acción para alcanzarlos. Si el porcentaje de financiamiento aportado por los afiliados a un movimiento es bajo, las estrategias y objetivos tenderán a ser dictados desde el liderazgo o cúpulas del movimiento. Por el contrario, si el porcentaje de financiamiento aportados por los afiliados a un movimiento es alto, las estrategias estarán altamente vinculadas a las bases, lo que puede conducir a la utilización de estrategias más radicalizadas. En caso que los aportes de fondos públicos sean altos, las estrategias de acción tenderán a ser moderadas. Otro agente de aportes financieros son los aliados o agentes de cooperación. Si los recursos proporcionados por éstos son importantes, tanto las estrategias como los objetivos se ajustarán a los perfiles de estos agentes.

De este modo, los movimientos que posean una mayor variedad en sus fuentes de financiamiento tenderán a ser más independientes de sus bases, de sus aliados y de las autoridades.

- Los medios de comunicación forman parte de los focos estratégicos de los nuevos movimientos. '(...) La cobertura efectuada por los medios de comunicación masivos es decisiva para informar a las elites y al público en general acerca de las acciones realizadas por los movimientos y para formar la moral del grupo y la autoimagen de los activistas (...)', Jenkis, (1988: 64) Lo corriente es que los movimientos sociales presenten una escasa cobertura por parte de los medios de comunicación masivos, motivo por el cual las alianzas comunicacionales se da de forma independiente a través del contacto con terceros. Otra estrategia utilizada por los movimientos es la creación de sus propios modos de información como las revistas, boletines, sitios web, entre otros. Cabe indicar que esta última estrategia está fuertemente relacionada con los recursos que cuente el movimiento.
- Las alianzas es otra característica de los nuevos movimientos. La conformación de alianzas puede implicar un apoyo sustancial y/ o simbólico para el movimiento. El

componente heterogéneo y pluriclasista de los movimientos les permite formar alianzas con distintos grupos de clase de la sociedad en la que están inmersos, (Leff, 1985) El tipo de alianza será definida por el propio movimiento en concordancia a las estrategias y objetivos adoptados en una determinada coyuntura. Sin embargo, la creación de alianzas es un aspecto favorable para el logro de objetivos de un movimiento.

Las formas organizativas: se refiere al modo que asume un movimiento para llevar a cabo su acción colectiva. Entre los elementos que componen la estructura de un movimiento se pueden mencionar los siguientes:

- Los tipos de estructuras organizacionales adoptados por los movimientos son variados y responden a la existencia de condiciones tanto internas como externas de los movimientos. Entre los modelos puros encontramos el burocrático, centralizado, y el informal, descentralizado. El modelo burocrático suele ser empleado por movimientos sociales bien definidos organizacionalmente. Este tipo de estructura se caracteriza por una organización formalizada con un importante nivel experto técnico, que cuenta con una clara división del trabajo, especificación de roles y reglas, lo que reduce la probabilidad de conflictos internos del movimiento y les otorga unidad. Los movimientos que se inclinan por este tipo de estructuras tienen mejor llegada con la institucionalidad pública, ya que éstas prefieren trabajar con organismos que tengan métodos similares de trabajos. Sin embargo, estas estructuras son menos efectivas para la movilización popular. Por otra parte, el modelo informal – descentralizado- es utilizado por redes informales que se basan en ideologías suficientemente difundidas. Este modelo presenta una mínima división del trabajo, maximiza la transformación personal, incentiva la participación popular y asegura la permanencia del grupo mediante la afectividad. El hecho que la estructura sea descentralizada maximiza la movilización al otorgar vínculos interpersonales que generen solidaridad y refuercen los compromisos ideológicos. Además, este tipo de estructura es altamente adaptativa, lo que favorece la experimentación táctica, la competencia entre subgrupos y disminuye la vulnerabilidad a la supresión y a la cooptación por parte de las autoridades, (Jenkis, 1988) Así, el éxito de los movimientos que opten por estas estructuras dependerá, en gran medida, de factores estratégicos y por el contexto sociopolítico en el cual están inmersos.

En términos generales, la teoría se refiere a los tipos estructurales puros, sin embargo, al interior de los nuevos movimientos se pueden conjugar varios tipos de estructuras. Es así como algunos movimientos disponen de las ventajas movilizatorias de la descentralización y de las ventajas estratégicas de la centralización. Un claro ejemplo de ello son los movimientos que están altamente profesionalizados y se vinculan con organizaciones de

base conformada por voluntarios y, a la vez cuentan con organizaciones de apoyo en lo que respecta a recursos financieros o de infraestructura, (Jenkis, 1988)

- El desarrollo de los movimientos y los cambios en las estructuras. Las organizaciones dentro de un mismo movimiento tienden a la transformación y a asumir nuevas formas de estructuras. Entre las nuevas formas más comunes se pueden mencionar las siguientes:
 - a. La institucionalización: ésta involucra una serie de aspectos que pueden convertir al movimiento en algo similar a un partido político o movimiento de interés.
 - b. La radicalización: los movimientos pueden optar por la no transformación y en este sentido se radicalizan con el objeto de no perder la acción movimentista y tampoco caer en la institucionalización, (Kriesi, 1999)
 - c. La comercialización: esto es la transformación de un movimiento social en una organización prestadora de servicios.
 - d. La involución: se refiere al proceso que se centra exclusivamente en los incentivos sociales. Aquí los movimientos pueden volverse una sociedad de ayuda mutua o una asociación de voluntarios, cuyo centro será la solidaridad hacia las bases; o también se puede transformar en un club donde el centro estará dado por relaciones de amistad.

Entre los movimientos que optan por una u otra vía, se puede apreciar que los movimientos instrumentales se inclinarán por el camino de la institucionalización o la radicalización; mientras que los movimientos subculturales o contraculturales tenderán a la comercialización o involución, (Kriesi, 1999)

- Los tipos de organizaciones de un movimiento influirán en el nivel de organización y estructuras de éstos. En el extremo menos organizado se encuentran las redes informales, las que algunas de sus expresiones están formadas por familias o redes de amistades. En este caso, las diferencias más corrientes están dadas por desacuerdos en las estructuras básicas de la vida cotidiana. Los movimientos sociales de estructuras intermedias pueden tomar la forma de segmentos de un movimiento que presta ayuda técnica o apoyos en términos generales. En relación a esto se puede ver que tienen estructuras flexibles acordes a la instrumentalización de la que forman parte en un determinado momento, y la participación en alguna actividad o movimiento es indirecta o accidental. Los movimientos sociales organizados poseen estructuras formales y complejas, como es el ejemplo de las redes de organizaciones o instituciones que tienen interés en una problemática común. Los movimientos sociales híbridos son los que mezclan estructuras formales e informales.

Estos movimientos presentan un alto nivel de organización, ya que en el seno de ellos confluyen variados tipos de organizaciones o instituciones. Los movimientos sociales de coalición son los que se estructuran con relación a las bases organizacionales de dos movimientos. Estas estructuras tienden a ser más duraderas y generan contactos con otras organizaciones comunitarias o con redes de simpatizantes a veces difusas. A partir de aquí se pueden dar estructuras movimentistas más globales, (McCarthy, 1999; Kriesi, 1999)

- Los recursos financieros serán determinantes en el tipo de estructura interna que adopte un movimiento, y por lo tanto en el tipo de estrategia que apliquen. Mientras los recursos financieros sean mayores, las organizaciones tenderán a institucionalizarse, afianzando y formalizando los grados de pertenencia, creando liderazgos formales y una estructura burocrática; profesionalizando a sus miembros y realizando una división funcional del trabajo. También es preciso señalar que el nivel de recursos con que cuente un movimiento está directamente relacionado con la antigüedad de éstos, (Kriesi, 1999)
- Los agentes de movilización: en los nuevos movimientos podemos encontrar una membresía múltiple, una militancia parcial y una implicancia personal con una solidaridad afectiva hacia el grupo o movimiento, (Aceves, 1994) Esta condición hace que estos movimientos tengan una difusa especificación de roles y división del trabajo, además de una descentralización en la toma de decisiones. Sin embargo, el desarrollo del movimiento irá afianzando los compromisos de los agentes movilizadores, adquiriendo mayor claridad en los aspectos mencionados.
- Los tipos de objetivos: están fuertemente relacionados con el tipo de estructura que adopten los movimientos. Los que aspiren a lograr objetivos de cambio personal tendrán estructuras descentralizadas y con reglas de admisión exclusivas, mientras que los que presenten objetivos institucionales tenderán a estructuras centralizadas e inclusivas, (Zdravomyslova, 1999; Jenkis, 1988; McAdam, 1999)
- Las oportunidades políticas: éstas determinarán el nivel de fortaleza de las estructuras globales de los movimientos. La estructura de un movimiento será fuerte si la institucionalidad es cerrada, esto es, donde el estado cierre los canales de participación en la implementación de las políticas, el sistema dominante entre en desequilibrio, las alianzas de los movimientos sean sólidas y cuente con un marco interpretativo coherente. En contraparte, la estructura global será débil en la medida que la institucionalidad sea frágil, en la que el estado presente canales institucionales para poder implementar políticas, la estructura de alianzas sean débiles, el sistema dominante sea estable y el marco interpretativo adolezca de incoherencias, (McCarthy, 1999; Kriesi, 1999)

2.2.3 Procesos de construcción de los marcos interpretativos:

Los procesos enmarcadores o marcos interpretativos son esfuerzos estratégicos conscientes realizados por grupos de personas que simplifican y condensan el 'mundo exterior' al señalar y codificar selectivamente los objetos, situaciones, acontecimientos, experiencias y acciones que se han sucedido en el entorno presente o pasado de cada sujeto, (McAdam, McCarthy, 1999)

Los marcos interpretativos centran la atención en una situación particular considerada como problemática; atribuyen su responsabilidad a determinadas personas y hechos y proponen alternativas para su solución, motivando la acción del movimiento para promover, impedir o anular un cambio. Además, el marco interpretativo no solo es una manera de interpretar y enfrentar la realidad, sino que también es una forma de otorgar legitimidad a su pensamiento y restársela a su adversario, (Touraine, 1997; Laraña y Gusfield, 1994) De este modo, tal como indica McAdam (1999), los marcos interpretativos son procesos de liberación cognitiva y por tanto, un requisito previo para la movilización, esto es que son un factor mediador entre la oportunidad, la organización y la acción.

Los marcos interpretativos se desarrollan en un contexto social determinado, en el que los movimientos pueden aprovechar o verse limitados para transmitir su mensaje debido a los contextos culturales e históricos. Así, los movimientos entran en una pugna interna donde los marcos interpretativos de cada sector del movimiento entran en conflicto y luchan por convertirse en el marco interpretativo del movimiento. Igualmente, cabe señalar que los marcos interpretativos de los movimientos no sólo deben ganar en el conflicto de intereses, sino que también deben ser compatibles con las capacidades, orientaciones y estilos de los grupos que lo conforman, (Araujo, 2002; Melucci, 1994, Laraña y Gusfield, 1994)

Para el análisis de los nuevos movimientos sociales desde los marcos interpretativos es necesario considerar los siguientes aspectos:

Diagnósticos: es la identificación de un hecho problemático patente y sus responsables:

- Las ideas y creencias sobre las concepciones de justicia/ injusticia, bien/ mal e ideologías en los que se enmarcan los problemas, descontentos y adversarios percibidos por los movimientos en relación con una temática definida. Por medio de estos factores los movimientos evaluarán sus posibilidades, determinarán las temáticas que serán discutidas públicamente y desde dónde se hará el llamado a la esfera pública.
- La cultura. Los movimientos buscan la violación de un 'debe ser', y para ello recurren al stock cultural –al cual puedan tener acceso- en busca de imágenes que hagan posible

definir la injusticia que acusan. Los objetivos políticos de un movimiento, en su mayoría, se asientan en definiciones sociales, relaciones, derechos y responsabilidades, que permiten indicar los defectos de la ordenación actual y sugerir la orientación que debieran seguir, (McAdam, 1999)

- Las ideologías. Son las '(...) creencias que sirven para justificar u oponerse a un orden político determinado, además para interpretar el mundo desde lo político (...)', Zald, (1999: 371) Esto es la ideología como herramienta a través de la cual los movimientos generan diagnósticos, estrategias, pronósticos, soluciones e implicancias de un problema al interior de acontecimientos histórico – políticos. Cabe señalar que en lo relativo al rol político, la ideología puede ser o no un componente que integre los marcos interpretativos de un movimiento social determinado.
- Los actores: intentan definir los temas problemáticos, crear metáforas, atribuir culpas y determinar estrategias. Las rupturas y contradicciones culturales solo generan acción en el ámbito de lo político, en tanto se las define en el marco de un proceso activo de reconstrucción cultural llevado a cabo por los movimientos, (Zald, 1999) Así, la creación de marcos interpretativos desde la oportunidad política es uno de los factores básicos de los marcos de la acción colectiva, (Gamson y Meyer, 1999)
- Oportunidad política: ésta implica la percepción de una posibilidad de provocar, impedir o anular un cambio. La oportunidad política se presenta cuando un tema culturalmente definido y potencialmente contradictorio entra en un proceso de refutación activa en vista de los hechos o porque los movimientos perciben una ostensible diferencia entre las justificaciones ideológicas en relación a las conductas reales, (Zald, 1999; Gamson y Meyer, 1999)
- Por otro lado, los movimientos se benefician de oportunidades creadas por otros movimientos contemporáneos o por movimientos anteriores. En esta línea, se debe considerar que las oportunidades son objeto de interpretación y muchas veces de controversia. Las oportunidades políticas deben asumirse por medio de la creación de marcos interpretativos, lo que comúnmente conlleva discrepancias internas acerca de las tácticas a seguir. Por esto los movimientos deben evaluar los contextos en los que se realizará la acción colectiva, orientándose en una dimensión unificadora que supere las perspectivas específicas para encaminar al movimiento en una determinada oportunidad política, (Gamson y Meyer, 1999)

- Las agendas. Acorde a los marcos estratégicos que adopten los nuevos movimientos, optarán por darle mayor importancia a unas agendas que a otras. De este modo tenemos que los movimientos que escojan una vía más institucionalizada intentarán influir en las agendas públicas, gubernamental y electoral; mientras que los que opten por una vía menos institucionalizada buscarán influir a través de la agenda de medios. Sin embargo, es deseable que un movimiento cuente con ambas estrategias para el logro de objetivos propuestos. Unas que le permita cautivar con los marcos interpretativos a las elites y otras que posibiliten ampliar los discursos a las audiencias, (McCarthy; 1999; Zald, 1999)

Entre las agendas que un movimiento debiera considerar en la construcción de los marcos interpretativos se pueden mencionar: la agenda pública, la agenda gubernamental, la agenda electoral y la agenda de los medios de comunicación masivos. Estas agendas tienen escasa relación entre sí, valiéndose cada una de ellas de sus propias estructuras, procesos e incentivos, (McCarthy, 1999; Zald, 1999)

En referencia a estos elementos y diversas agendas, se tiene:

- a. La agenda pública: es la que reúne un conjunto de problemas catalogados como de interés público. Los movimientos pueden ingresar sus demandas a esta agenda en la medida que hagan coincidir su propia agenda con aquella manejada por las organizaciones ciudadanas existentes –estas organizaciones son, por lo general, de carácter local-. Dada la gran variedad de las organizaciones ciudadanas, la agenda pública es la más descentralizada y, por lo tanto, la que presta un mayor acceso a los nuevos movimientos. Las tácticas más comunes para influir en esta agenda son las publicaciones, la publicidad puerta a puerta, las reuniones – seminarios, las coaliciones organizativas, premios en la comunidad, afiches en celebraciones públicas, talleres de educación e influir en los medios de comunicación masivos, (McCarthy, 1999; Zald, 1999)
- b. La agenda de medios: es la que concentra los temas atendidos por los medios de comunicación masivos. Esta agenda es de difícil acceso para los movimientos. Si bien es cierto que los periodistas o editores de esta agenda son accesibles, el centralismo, la propiedad de los medios de comunicación y el interés de la audiencia medido por las ventas, obstruye el acceso a los movimientos. De todos modos esta agenda resulta de gran importancia, ya que si los movimientos logran posicionar sus demandas como una preocupación de esta agenda, les será más fácil influir en la agenda gubernamental y en la audiencia, (McCarthy, 1999; Zald, 1999)

Los modos empleadas por los movimientos para captar la atención de esta agenda se pueden dividir en directos e indirectos. En los directos, las técnicas están compuestas por mantener relaciones con la prensa, relaciones públicas y apariciones en los medios. Los indirectos son corrientemente campañas de opinión, manifestaciones públicas, desobediencia civil y vigiliás.

- c.** La agenda gubernamental: la componen los temas que el gobierno de turno deberá cumplir y está altamente estructurada y centralizada, por lo que el ingreso de las temáticas movimentistas resulta muy dificultoso. Por tal razón, los movimientos deben estar alerta a las oportunidades que se puedan presentar para introducir sus temas. Los métodos directos empleados para influir en esta agenda son los litigios, control de agencias y el contacto con ministros o funcionarios. Los métodos indirectos son estudios sobre registros electorales, política de lobby, proyectos de leyes y reuniones con los responsables públicos, (McCarthy, 1999; Zald, 1999)

- d.** La agenda electoral: está conformada por los temas debatidos durante las campañas electorales. Esta agenda es la que otorga un mayor grado de accesibilidad a los movimientos, ya que sus guardianes son menos. Los temas atendidos por esta agenda están determinados por las plataformas de los partidos y por las mismas campañas que crean las agendas electorales. Los ciclos electorales representan oportunidades para los movimientos porque permiten atraer la atención de la opinión pública hacia determinadas problemáticas y captar el interés de elites. Sin embargo, el ingreso de las temáticas de los movimientos en la agenda electoral no es garantía de que éstas vayan a tomarse en cuenta por quienes lleguen al poder. En conclusión, es más fácil influir en la agenda electoral que en la gubernamental, (McCarthy, 1999; Zald, 1999)

Los métodos utilizados para influir en esta agenda también se pueden dividir en directos e indirectos. En los directos se pueden encontrar el contacto con los líderes de los partidos, apoyo a candidatos, contribuir al partido, tener un registro de electores. Los indirectos se componen de la aprobación pública, iniciativas y campañas.

El llamado a la acción colectiva, se refiere a las estrategias que promueve el movimiento para aplicar sus propuestas.

- Los marcos estratégicos son las '(...) representaciones simbólicas e indicaciones cognitivas utilizadas para presentar conductas y eventos de forma evaluativa y para sugerir formas de acción alternativas (...) ayudan a interpretar problemas, a definir las dificultades para la

acción y a descubrir vías de acción alternativas que pudieran desbloquear los obstáculos (...)', Zald (1999: 371) Los movimientos pueden llamar a participar en la acción colectiva desde distintos marcos estratégicos, en concordancia con los objetivos buscados y las oportunidades políticas con las que cuentan. De esta manera, los movimientos más institucionalizados llamarán a la acción desde marcos estratégicos basados en la política electoral o en la de los lobbies; en cambio los menos institucionalizados optarán por estrategias como las manifestaciones públicas o los boicots. De todos modos, los nuevos movimientos acostumbra a combinar diversos marcos estratégicos, (Gamson y Meyer, 1999)

- Por otra parte, los movimientos también pueden escoger un tipo de estrategia inactiva. Esto suele ocurrir cuando los movimientos evalúan, en base a la futilidad y efectos perversos, cuál es el riesgo de perder lo que se ha ganado. Por lo tanto la inactividad resulta prudente cuando la probabilidad del riesgo de pérdida es mayor que una eventual ganancia. La inactividad se presenta como alternativa cuando se considera que no existen canales para provocar, impedir o anular un cambio. Desde esta mirada, todo tipo de acción puede representar una pérdida de tiempo y de recursos, ya que todo esfuerzo termina en nada, (Gamson y Meyer, 1999)

- Los actores movimentistas son aquellos agentes que llaman a la acción colectiva mediante diversas estrategias. Las más utilizadas por estos actores son la dramaturgia y la retórica, herramientas que emplean para dar forma a la construcción de sus mundos y para convencer a las audiencias. También se pueden encontrar los especialistas que realizan análisis y difunden argumentos políticos y científicos para construir los marcos y sensibilizar a la sociedad acerca de las temáticas que están trabajando, (Zald, 1999)

- Capacidad para la movilización de los disconformes. Es la capacidad que tienen los movimientos para convencer a los disconformes e incitarlos a la acción, ya que ésta conduciría a una provocación, impedimento o anulación de un cambio. Los agentes suelen emplear la táctica de cambiar las percepciones que tengan los potenciales miembros. De este modo creen que para cada argumento pesimista hay una contraparte la que debe estar cargada de los términos de urgencia, posibilidad y actividad, (Gamson y Meyer, 1999)

- Los medios de comunicación. Para los movimientos es necesario convencer a la sociedad y a la elite política acerca que sus temáticas son una preocupación para toda la gente. Según los resultados de los estudios efectuados por Page y Shapiro (1992), los cambios de actitud de la opinión pública vinculados a una determinada temática, están relacionados con el grado de cobertura que les asigne los medios de comunicación. De esta manera, los medios de comunicación masivos desempeñan un rol fundamental en el posicionamiento

de una determinada temática, así como también influye en la imagen que hacen las audiencias sobre un determinado movimiento, (Laraña y Gusfield, 1994; McCarthy, 1999; Zald, 1999; Araujo, 2002) '(...) esto significa que la apertura o el cierre de los medios y el protagonismo que pueden ofrecer es un elemento crucial a tener en cuenta por los movimientos cuando definen lo que es una oportunidad política (...)', Gamson y Meyer, (1999: 104)

Es importante señalar que si bien es cierto que los medios de comunicación son canales fundamentales que permiten la movilización estratégica de los marcos interpretativos, la información que difunden acerca de los movimientos no se corresponde necesariamente con lo que éstos quieren que conozcan sus audiencias. Esto se debe a que los medios no solo difunden, sino que también producen lo que informan, por lo tanto no son neutrales al momento de comunicar puesto que el factor ideológico está presente en cualquier medio.

No obstante lo anterior, los nuevos movimientos deben tener la capacidad de aprovechar las controversias con el objeto de ingresar sus demandas y discursos a los medios. También los movimientos pueden crear las controversias por medio de la utilización de tácticas extrainstitucionales, ya que es la 'acción colectiva de masa' la que llama la atención sobre los medios. Así, los medios premiarán noticias que provoquen la novedad, la polémica y la confrontación, (Gamson y Meyer, 1999)

3. Bases históricas de los nuevos movimientos sociales urbanos

3.1 Bases históricas de los nuevos movimientos sociales urbanos

Para comprender los nuevos movimientos sociales urbanos es necesario partir desde las causas que han generado su desarrollo. Para ello es preciso referirse a la configuración del escenario internacional del cual emergieron. El contexto histórico desde el cual se conforman estos movimientos implican dos aspectos relevantes para su comprensión: la globalización y el neoliberalismo.

En palabras de Castells, (1999: 5) la globalización es '(...) el proceso resultante de la capacidad de ciertas actividades de funcionar como una unidad en tiempo real a escala planetaria (...)'. Dicho proceso, a decir de Castells, se compone de tres aspectos. El primero es la globalización de los mercados financieros, lo que determina los movimientos de los capitales, el crédito y las monedas. El segundo es la globalización de la ciencia, la tecnología y

la información, que se relaciona con la conformación de las grandes multitiendas y medios de comunicación masivos como la televisión y la internet. El tercer aspecto está dado por las redes de intercambio y los flujos comunicacionales.

También es preciso señalar que dentro de los procesos de la globalización podemos encontrar un cuarto aspecto, que aún no se encuentra tan consolidado como los anteriores, este sería la globalización de la política, que repercutiría en el debilitamiento del estado nación y en la creación de instituciones de política mundial como es el caso de los tribunales internacionales y algunas ONG's.

Ante este escenario global, América Latina se integra de manera desigual en los procesos de intercambios e interacciones transnacionales entre los agentes que la componen. Esto tiene consecuencias sociales y económicas que conlleva a la marginación de amplios sectores de nuestras sociedades, en relación a esto Garretón (2000: 23), afirma que '(...) el modelo de desarrollo centrado en las fuerzas transnacionales de mercado es por definición desintegrador: expulsa, margina, atomiza, reduce y elimina los espacios de constitución de actores sociales (...)'.
(...)'.

Por otro lado, '(...) el neoliberalismo es un modelo económico de desarrollo y acumulación de riquezas que se consolida y expande por medio de la globalización, lo que acarrea como consecuencia la interpenetración e interdependencia de los mercados en los ámbitos productivos, financieros y comerciales. En el caso latinoamericano, el modelo neoliberal provoca la dependencia de los países en vías de desarrollo en relación a los países desarrollados. Esta dependencia es consecuencia del tipo de economía basadas en la exportación de materias primas y de productos agro (frutas y vegetales) a la que se encuentran sometidos los países de la región. Como resultado de ello obtenemos economías latinoamericanas fuertemente precarias y vulnerables a las leyes y tratados internacionales, que, ante una eventual crisis, los países desarrollados protegerán su economía reduciendo el gasto, por lo tanto, utilizarán su propio stock de materias primas lo que repercute negativamente en el empleo y la pobreza de los países en vías de desarrollo (...)', Riechmann y Fernández Buey, (1994: 72) A esta arraigada dependencia se le agrega un componente, que, según Castells (1999), es la variable tecnológica y científica, que está estrechamente relacionada con el nivel de desarrollo de las economías de los países. Por tanto, mientras los países dispongan de más recursos, es más probable que inviertan en tecnología y ciencia, acentuándose la brecha entre los países desarrollados y los en vías de desarrollo. Esto acarrea grandes consecuencias a nivel económico y social. En el aspecto social, Garretón (2000), señala que el modelo neoliberal globalizado mediante las leyes del mercado funciona como un elemento desintegrador, que disocia la dimensión de crecimiento económico de la dimensión de integración y desarrollo social. Esta disociación origina en la región dos fenómenos: la inequitativa distribución del ingreso y la vulnerabilidad social a la que se ven

expuestos grandes bloques de la población latinoamericana, lo que genera un vasto sector que puede denominarse como excluidos sociales.

La inequidad de la distribución del ingreso radica en que el crecimiento económico no se refleja en crecimiento social, ya que el crecimiento se concentra en una parte reducida de la población total de un país. Esto es porque el crecimiento no implica un alza en los salarios ni en la contratación de los empleados, un claro ejemplo de ello es el caso chileno, donde los empresarios están invirtiendo en tecnología que permita producir al mismo ritmo anterior, pero prescindiendo de nueva mano de obra tanto en tiempo como en cantidad, sin que esto repercuta en una mejora laboral, en términos de salarios y jornadas para los empleados, sino que se traduce en ganancias para los empresarios. De este modo, aumentan los excluidos sociales que viven bajo la línea de la pobreza.

Otro efecto provocado por el modelo neoliberal es la vulnerabilidad social, que, a decir de la CEPAL (2000), puede mirarse desde tres perspectivas. La primera dice relación con el mercado de trabajo tendiente a concentrar las mayores ofertas de empleos en puestos de baja calificación y remuneración, a la vez inestables, flexibles y precarios. Acá, la disociación entre lo económico y lo social se basa en que el crecimiento económico no necesariamente implica una mejoría en la calificación y remuneración de los puestos de trabajo.

La segunda mirada es la segmentación por estratos socioeconómicos en el acceso a la salud, la educación y la previsión. En la disociación entre lo económico y lo social, esto se refleja en que el crecimiento económico recae en un sector reducido de la sociedad, generando una acentuada división de los estratos socioeconómicos y la existencia de accesos e instituciones diferenciadas para cada estrato.

La tercera mirada de la vulnerabilidad social es el cambio en las formas de participación y organización de la acción colectiva. Esto debido a que el neoliberalismo ha creado una diversificación de las estructuras sociales que se conjuga con la desaparición del estado como referente de canalización de las demandas sociales. Este debilitamiento del rol paternalista del estado es producto de las privatizaciones, externalizaciones de las funciones y la subcontratación que ejercen las empresas con el objetivo de aminorar responsabilidades legales y costos económicos. Por este motivo se generan nuevas estructuras donde los empleados resuelven sus problemas de manera atomizada, ya que, en su mayoría, no pertenecen al estado. Por su parte, los privados han dividido a sus trabajadores en pequeños grupos mediante la externalización y subcontratación, por lo tanto, la resolución de problemas laborales se hace de manera individual, restando sustancialmente las formas de participación y organización sociales.

En síntesis, tanto la globalización como el neoliberalismo han provocado profundas transformaciones sociales generando un nuevo orden societal denominado sociedad postindustrial que se caracteriza por girar en torno al consumo y a la información (Touraine, 1997; Castells, 1999; Garretón, 2000) Específicamente en Latinoamérica este tipo de sociedad coexiste con formas tradicionales de organización social. Según Garretón (2000), se ha dado un traspaso de poder desde los estados nacionales hacia el mercado, no obstante, esta nueva forma de ejercicio del poder entra en conflicto con las formas tradicionales del modelo de sociedad industrial del estado nación.

Así, este nuevo modelo societal origina un cambio fundamental en la conformación de las subjetividades, ya que se produce una tensión entre el individuo y la tradición, (Guiddens, 1994) El motor de la transformación de las subjetividades está dado por el intercambio de comunicaciones de alcance mundial. Esto puede verse en el hecho que los individuos de una determinada localidad incorporen pautas de comportamiento de culturas geográficamente lejanas que se conjugan con los modos de socialización locales.

Asimismo, como indican Guiddens (1998) y Castells (1999), estas transformaciones de las subjetividades generan cambios a nivel de los lazos sociales y en la configuración de las identidades colectivas, ya sea en sus concepciones como en sus vías de acción. Esto está facilitado –como ya se dijo antes- por la internalización de nuevas formas de socialización ingresadas por los mecanismos de comunicación globales. Es así, como sostienen varios autores, que las identidades colectivas han perdido el referente de la pertenencia de clase y nación, con lo que los sujetos pasan a conformar diversas identidades con posiciones distintas y flexibles, lo que implica que la acción colectiva ya no puede sostenerse a la manera tradicional.

La problemática de investigación a estudiar se inscribe en la lógica de los nuevos movimientos sociales urbanos, puesto que la realidad que acusan está presente en la vida de ciudad, pero al mismo tiempo estas organizaciones tienen un fuerte componente medioambiental que hay que tener en cuenta. Este componente medioambiental subyace en la problemática del transporte dada la contaminación del aire y acústica que provocan los vehículos motorizados. Por lo tanto, a continuación se repasarán aspectos importantes relativos al surgimiento de la temática medioambiental.

3.2 Emergencia de la temática medioambiental: el ecologismo y el ambientalismo

La sociedad postindustrial, la globalización y el neoliberalismo serán los componentes del escenario desde donde emergerá el movimiento ecologista/ ambientalista, sin embargo, éste tiene su génesis en una época anterior donde se asientan las bases para su actual desarrollo.

La preocupación por el medio ambiente proviene de dos corrientes que son el ecologismo y el ambientalismo.

El ecologismo tiene su origen hacia 1930 con la incorporación de la ecología como disciplina científica. El término ecología proviene del griego 'oikos logos' que significa conocimiento de la casa, y su término fue acuñado por el biólogo alemán Ernest Haeckel. '(...) la ecología es una ciencia que reniega de la neutralidad ética que profesan las ciencias contemporáneas y apunta a una ciencia basada en el compromiso con la vida, planteando así a los científicos un nuevo desafío (...)', (Gudynas, 1994), ya que en las sociedades modernas la ecología se constituye como ciencia interdisciplinaria de la biosfera, que engloba los campos de las estructuras sociales: la política, la economía, el sistema educativo, la salud pública, las expresiones culturales, la espiritualidad y todas las disciplinas que se relacionan con las determinantes de la vida en el planeta (Riechmann y Fernández Buey, 1994)

La ecología traspasa las fronteras de la disciplina académica a la actividad movimentista cerca de la década del setenta, en el momento que el maltrato y la depredación ambiental se convierte en preocupación social. De este modo, la ecología será la disciplina que apoyará al movimiento ecologista/ ambientalista desde el conocimiento que otorga su especificidad científica. A medida que se desarrollaban la revolución industrial y la sociedad moderna, se elevó el nivel de depredación y la concepción de la existencia humana fue cambiando radicalmente, separándose de los ritmos y ciclos naturales.

Por su parte, el ambientalismo tiene sus orígenes a mediados del siglo XVII, en los comienzos de la revolución industrial, con la emergencia de reacciones críticas que denunciaban las consecuencias destructivas de los procesos de industrialización y urbanización. El florecimiento de la industria y el crecimiento exponencial de las concentraciones humanas en la urbe provocó la contaminación del aire, de las aguas y alimentos lo cual afectaba principalmente a la clase trabajadora. Desde esta cuestión se originaron dos tipos de ambientalismo, uno era el obrero - burgués que estaba compuesto por trabajadores de los centros fabriles, reformistas liberales, filántropos y médicos humanistas provenientes de las capas medias y la burguesía, quienes, corrientemente, profesaban el protestantismo cuáquero o metodista. El objetivo de este grupo era mejorar la calidad de vida de los trabajadores que residían en los centros fabriles, así como también estaban preocupados por la contaminación

de las aguas y el control de enfermedades infecciosas. El segundo tipo de ambientalismo estaba conformado por una corriente aristocrática que enfocaba su atención en proteger los paisajes de las agresiones provocadas por la industria (Rieschmann y Fernández Buey, 1994) Así, las bases del movimiento ecologista/ ambientalista descansa en el ambientalismo decimonónico obrero - burgués y el proteccionismo aristocrático.

Una tercera vertiente que se integrará a este movimiento es el naturalismo, éste postula la restauración de la forma natural de vida que se ha perdido con el surgimiento del mundo de la modernidad. Su objetivo es proteger la naturaleza, especies y paisajes como santuarios para la vida silvestre, por este motivo, esta corriente se vincula con el movimiento proteccionista. En el caso de Europa, este tipo de movimiento se gesta a comienzos del siglo XX con los santuarios de la naturaleza (Gárate, 2000) Esto significa que los síntomas del ecologismo/ ambientalismo actual se presentaron en las sociedades desde tiempos lejanos, no obstante, el movimiento ecologista/ ambientalista comenzará a desarrollarse en las décadas posteriores.

3.3 Emergencia y desarrollo de la temática medioambiental en Chile

Desde el término de la segunda guerra mundial hasta el derrocamiento de la Unión Soviética, el mundo se divide en dos grandes bloques cada uno con sus propias ideologías económicas y políticas. El núcleo político de cada bloque estaba representado por Estados Unidos y la Unión Soviética quienes tenían como objetivo último ampliar sus influencias en el mundo. Esto fue lo que dio origen a la Guerra Fría, cuya finalidad fue mantener el equilibrio en ambos bloques por medio de la amenaza nuclear.

En Latinoamérica Estados Unidos desarrolló una política destinada a consolidar su influencia y hegemonía en la región para encaminar a los países hacia un modelo de desarrollo capitalista.

Por su parte, Chile ve en Estados Unidos un fuerte aliado que podría ofrecerle alternativas que faciliten la superación del subdesarrollo en el que se encontraba inmerso. De este modo Chile se une a la misión Klein Saks durante el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo (1927 – 1931), cuya finalidad era crear soluciones a la crisis económica que atravesaba el país y que estaba teniendo profundas consecuencias sociales y políticas. Luego, en la década del sesenta, Chile se integra a la Alianza para el Progreso que tenía como objetivo impedir que el ejemplo de Cuba se multiplicara en la región, esto se lograría con la modernización de las estructuras de los países y mejorando la calidad de vida de la población (Aylwin, Bascuñán y otros, 1996)

En este periodo el estado chileno posee una fuerte injerencia económica y social y su preocupación central radica en promover el desarrollo por medio de la industria estatal, es así como este contexto propicia la emergencia de la temática medioambiental desde dos actores: el estado y las organizaciones sociales. El estado se introducirá en la temática desde la promoción y

el desarrollo de la industria en Chile; por su parte, las organizaciones lo harán desde los perjuicios ocasionados por la industria y la manipulación del hombre sobre la naturaleza.

De este modo los recursos naturales comienzan a tener un papel fundamental para el estado, quien tiene el monopolio de la administración, gestión y decisiones sobre el uso y exportación de estos recursos. En este contexto el estado creará una institucionalidad orientada a gestionar los recursos naturales en pos del desarrollo. Entre estas instituciones se cuenta el Instituto de Investigación de Recursos Naturales IREN (1964); el Instituto de Fomento Pesquero IFOP (1967); el Instituto Forestal INFOR (1967); el Instituto de Investigaciones Geológicas (1967) y el Instituto de Investigaciones Agropecuarias (1967)

3.4 Emergencia de las primeras organizaciones chilenas ecologista/ ambientalista

A mediados de los años cincuenta y la década del sesenta, emergen en Chile las primeras organizaciones civiles vinculadas al cuidado y conservación del medio ambiente. Es en este periodo que surgen tres corrientes fundamentales para el desarrollo del pensamiento ecologista/ ambientalista, éstas son el Ecocentrismo, el Ambientalismo y los Nuevos Espiritualismos. De estas tres corrientes algunas reflexiones sustentarán el futuro movimiento ecologista/ ambientalista chileno:

- El Ecocentrismo: en 1955, el abogado Godofredo Stutzin creó la Unión de Amigos de los Animales, la cual será la primera organización ecológica surgida en Chile. Seis años más tarde se organizará la primera campaña que sitúa a los animales como parte integrante del mundo, tan importante como la misma humanidad. En 1963 esta preocupación por los animales se extiende a toda la naturaleza, fundándose en 1968 el Comité pro Defensa de la Flora y Fauna CODEFF, (Aldunate, 2001) Estas primeras instituciones poseen un fuerte carácter ecocentrista, esto es, la asignación a la flora y fauna un status similar al de la especie humana, es decir un valor que supera lo meramente económico. Una prueba de ello son las acciones emprendidas por el abogado Stutzin, quien persigue por medio de mecanismos legales otorgarle derechos a la naturaleza, poniendo en práctica una mirada ecocéntrica conservacionista. Esta perspectiva cuestionará el desarrollo del país desde la conservación y el cuidado del medio ambiente en la implementación de políticas de desarrollo económico y social de Chile.
- El Ambientalismo: el surgimiento de la mirada ecocentrista impulsa, hacia mediados de los años sesenta, el desarrollo de un nuevo pensamiento ambientalista al interior de la academia. El resultado es una nueva corriente basada en la problematización del

crecimiento y segregación de las ciudades modernas, pero desde un punto de vista más ilustrado. Esta corriente lleva a Guillermo Geisse a crear el Centro Interdisciplinario de Desarrollo Urbano y Regional en 1965. Geisse se convierte así en un actor medioambiental articulador de tres elementos básicos para el desarrollo de una nueva perspectiva. Este pensamiento incluye la ciencia, la política y la empresa, lo que condujo en 1979 a la creación del Centro de Investigación del Medio Ambiente CIPMA, (Aldunate, 2001) Con esta perspectiva academicista se generará lo que posteriormente se denominará como 'Ambientalismo'. Esta perspectiva se plantea desde un punto de vista integrador de factores universales en el proceso de desarrollo del país, razón por la cual se conjuga el desarrollo, la ciencia y el medioambiente.

- Los Nuevos Espiritualismos: esta nueva expresión medioambiental emerge a fines de la década del sesenta. Los Nuevos Espiritualismos en Chile responden a un pensamiento que se desarrollaba en un espacio tensionado nacional e internacionalmente por la guerra fría, y se presenta como una alternativa al movimiento hippie mundial, cuyas raíces nacen en el mismo contexto. Los Nuevos Espiritualismos conformarán la base de lo posteriormente será el movimiento pacifista y el movimiento ecologista/ ambientalista de las décadas setenta y ochenta. A pesar que esta corriente no posee una preocupación netamente medioambiental, de alguna forma se vincula a ella mediante los mapas cognitivos que propugna, y su principal exponente en Chile fue Elena Jacoby de Hoffmann (Lola Hoffmann) Hacia fines de los setenta, Lola Hoffmann desarrolla una fuerte crítica social que abarca tres aspectos. El primero es el proceso de individuación asociado con las técnicas de crecimiento interior del ser humano, lo que podría llevar a la humanidad a encaminarse hacia la construcción de la paz mundial. El segundo aspecto es la "denuncia del patriarcado" que sería la responsable de guiar el mundo hacia una carrera armamentista y de terror nuclear. Por último encontramos en el pensamiento de los espiritualistas la reflexión ecocentrista, desde donde, según Hoffmann, se puede percibir al planeta como un gran todo de interconexiones. Este último planteamiento augura una nueva etapa para la vida planetaria en la que el ser humano no es el único protagonista, sino que forma parte de un todo, (Aldunate, 2001)

El contexto político y social desde el cual emerge el ambientalismo/ ecologismo es uno centrado en el objetivo de superar el subdesarrollo y las consecuencias de pobreza y desigualdad que provoca repetidas crisis en la región, lo que trae como consecuencia una oportunidad política para las emergentes organizaciones verdes chilenas de constituirse en un eje político con la capacidad de instalar en el espacio público la sensibilidad ecologista/ ambientalista. Sin embargo, las características del estado chileno en ese entonces, con una fuerte incidencia en lo social y económico, le permite instaurar políticas públicas de distinta índole desde la lógica del desarrollo

industrial, lo que inevitablemente implicaba la intervención del medio ambiente. Esto dejó en evidencia la ausencia de una sensibilidad social acerca de los impactos que ocasiona la industrialización en el medioambiente y con ello la incapacidad del desarrollo de un discurso cautivador de audiencia que permita la cristalización de un movimiento social. No obstante, el periodo que va abarca desde los años cincuenta hasta fines de los sesenta culminará con algunos logros que conformarán la génesis del actual movimiento ecologista/ ambientalista chileno. Estos logros se reflejan principalmente en que cada organización desarrollará una temática particular e irán sistematizando una estrategia común que se basó en el consenso de desarrollar actividades de protección y conservación de las especies en peligro. Las temáticas particulares de cada organización se concentró -en el caso de los ecocentristas- en desarrollar una preocupación por la protección y posterior conservación animal, mientras que la perspectiva ambientalista se caracterizó por su reflexión en torno a la ciudad y a la vida cotidiana en ella, pero dicha reflexión se mantuvo concentrada en la academia sin poder traspasar este espacio. Sin embargo, la perspectiva ambientalista aportó al estudio del impacto que la industrialización y desarrollo de las urbes tiene en el medioambiente y en la calidad de vida de las personas.

Por otra parte, luego de un relativo éxito en Chile de los Nuevos Espiritualismos éstos desaparecen de la escena pública al momento que coinciden con el periodo de mayor tensión política, no obstante, los espiritualistas constituyeron un espacio del que saldrá buena parte de los liderazgos actuales del movimiento. Por último, es de interés señalar que los temas tratados por las diferentes perspectivas comparten un interés y sensibilidades comunes relativas al medioambiente y no constituyen necesariamente tendencias monolíticas.

De este modo, la problemática del subdesarrollo, reflejada en la pobreza de gran parte de la población que no alcanzaba a cubrir sus necesidades básicas materiales, no daba lugar para el debate público de las temáticas medioambientales que demandan por necesidades de tipo inmateriales. Esto plantea un nuevo desafío para el incipiente movimiento que consiste en encontrar fórmulas que permitan articular ambas necesidades en un mismo marco interpretativo, (Ossandón, 2005)

En el contexto histórico de la llamada guerra fría, la adopción de un modelo anticapitalista por parte de Cuba en 1959 justificará el intervencionismo que los EEUU harán en la región. En lo concerniente a Chile, el triunfo de la Unidad Popular que llevó a la presidencia a Salvador Allende en 1970 representó una amenaza para los intereses políticos y económicos estadounidenses. Cabe destacar que aunque el gobierno de Allende y el proyecto político de la Unidad Popular propone instalar un 'socialismo a la chilena' por medio de la vía pacífica, esta revolución desde la perspectiva ecologista/ ambientalista no significa gran impacto, puesto que el modelo mantiene los mismos parámetros para la explotación de recursos naturales.

Por otra parte, en los países desarrollados, la contaminación que genera la industria provocará una preocupación social que impulsa la organización de la sociedad civil y las primeras acciones colectivas en norteamérica y Europa. En ese momento las acciones colectivas dejan el estricto conservacionismo a un lado y pasan a constituirse en acciones ecologistas/ ambientalistas con propiedad, en tanto persiguen provocar un cambio en alguna esfera social, sean éstas políticas, económicas, sociales o culturales, y no solo proteger y conservar el medio ambiente. Es así como la creciente evidencia de los efectos negativos que provoca al planeta la contaminación industrial, lleva a la Comunidad Internacional a realizar el Primer Encuentro sobre el Medioambiente Humano en Estocolmo, Suecia en 1972. En este encuentro se comienza a tematizar la problemática medioambiental, pero como esta tematización tiene su origen en los países desarrollados, los países subdesarrollados interpretan esta preocupación como un nuevo mecanismo de aquellos para mantener la brecha entre el desarrollo y el subdesarrollo. De esta forma, la preocupación medioambiental no tiene cabida social ni política en los países de la región como Chile, aunque el gobierno de Allende no se pronunciará al respecto. Sin embargo, se puede decir que el gobierno de la Unidad Popular integra una perspectiva conservacionista antropocéntrica, cuyo objetivo es la conservación para el desarrollo futuro de la humanidad. Así, en 1972 se crea la Corporación Nacional Forestal (CONAF), de esta manera el estado incorpora a su lógica industrial un elemento de la perspectiva medioambiental, de este modo, la adopción de esta medida no es seguramente ajena al Encuentro de Estocolmo de ese mismo año.

Asimismo, la polarización política que se genera durante el gobierno de la Unidad Popular provoca una de las crisis más profundas que ha vivido Chile. La oposición entre dos modelos de desarrollo en el contexto de la guerra fría desata una violencia política que termina por imponerse como la sola manera de resolución de los conflictos. Este es el momento en que Estados Unidos decide comprometerse en la 'salida a la crisis' pesando con todo su poder político y económico al derrocamiento del gobierno constitucional de Salvador Allende. Es el fantasma de Cuba que comienza a influir en la correlación de fuerza en Chile y la región.

En lo relativo a las organizaciones ecologistas, éstas se abstienen de participar en el conflicto y se repliegan para desarrollar sus propias estrategias. Por un lado, el conservacionismo ecocéntrico se desarrollará en Chile en este periodo básicamente a través del Comité Pro Defensa de la Flora y Fauna (CODEFF) Esta institución centró su trabajo en cuidar y proteger especies que comenzaban a ser amenazadas por la explotación de recursos naturales. Por otro lado, en los Nuevos Espiritualistas, la tensión de la guerra fría en la escena nacional da origen a dos nuevas organizaciones pertenecientes a esta vertiente y una de ellas será el origen de partidos políticos aún vigentes. La primera iniciativa fue el movimiento Silo, fundado por el argentino Mario Rodríguez y que será la cuna del Partido Humanista, otros miembros de Silo fundarán el partido Los Verde a fines de la década de los ochenta. La segunda iniciativa fue el Grupo Arica, creado por el boliviano Oscar Ichazo. Este grupo estuvo principalmente orientado a incentivar la vida en comunidad, la meditación y el ayuno en el desierto, (Ossandón, 2005)

Finalmente, este periodo se caracteriza por una movilización permanente y de deliberación, dentro del marco de debate opuesto entre izquierdas y derechas que sigue impidiendo el surgimiento de una postura ecologista/ ambientalista. La fuerza de la oposición socialismo/ capitalismo, EEUU/ Unión Soviética ocupa todo el espacio político, mientras que este enfrentamiento escapa a la lógica Ecocentrista propugnada por CODEFF y a la de los Nuevos Espiritualismos. Así, tenemos en el clima nacional por un lado, el enjuiciamiento de la temática medioambiental por parte de los países del tercer mundo y los marcos interpretativos de los ecologistas/ ambientalistas chilenos por otro, impiden el desarrollo de la temática y conduce a las organizaciones a geetthoizarse y a desarrollar su trabajo al interior de sus instituciones.

En materia económica, se registra un incremento del precio del petróleo que ocasiona una sobreoferta de este producto. Para paliar la sobreoferta se deposita una fracción significativa de capitales en la banca internacional, cosa que, unida al déficit comercial de EEUU provoca un aumento en el precio del dólar. Por otra parte EEUU presenta un déficit público el cual debe ser cubierto por los flujos financieros provenientes del exterior. Este contexto económico provocó una disminución de los préstamos a los países en desarrollo y un alza en los términos de intercambio, que se reflejó en una disminución de los préstamos a los países en desarrollo y un alza en los términos de intercambio, que se tradujo en una disminución de la capacidad de pago de los préstamos anteriores por parte de los países en desarrollo y por tanto en un aumento de la deuda externa de éstos. Además, cabe señalar que muchos de los préstamos solicitados por estos países fueron utilizados en proyectos inviables y de escasa sostenibilidad, (Comisión de Desarrollo y Medio Ambiente de América Latina y el Caribe, 1992)

La dependencia de los países latinoamericanos respecto de EEUU unida a la crisis económica internacional aumenta la brecha económica y tecnológica entre estos países.

Quiebre institucional, nuevo régimen político y nuevo modelo de desarrollo: el neoliberalismo

En la escena nacional, la segunda mitad de la década de los setenta comienza –desde una perspectiva socio-histórica- con el quiebre de la democracia y la instauración de una dictadura militar con el apoyo estadounidense, lo que deja al estado chileno en una situación de gran dependencia respecto de éste. El régimen militar adoptó un modelo de desarrollo neoliberal que trajo profundas consecuencias que ampliaron la brecha económica al interior del país, empujando al empobrecimiento de vastos sectores sociales además, la política económica neoliberal transforma profundamente el rol del estado y las responsabilidades que hasta ahora tenía en la elaboración de políticas públicas destinadas a disminuir la brecha social. El modelo neoliberal promueve una economía abierta que invita a la inversión extranjera sin tomar medidas proteccionistas, lo que desencadena una explotación acelerada de recursos naturales tradicionales como la minería, pero también recursos agropecuarios, hídricos y forestales, con el impacto medioambiental correspondiente.

Paralelamente se reducían el rol y facultades del estado, no obstante, éste debió respaldar frente a las finanzas internacionales la deuda privada, eliminando gran parte del gasto social de las políticas públicas, lo que dejó en mayor desamparo a los sectores medios y a aquellos que se encontraban bajo la línea de la pobreza. Entre las principales medidas se encuentra la disminución del gasto público, la privatización de empresas estatales y una mayor explotación de recursos naturales, (Meller, 1996)

La concentración del poder político en manos de la dictadura militar y la falta de mecanismos o poderes de control, unido a una política de represión y persecución desarticuló las organizaciones de la sociedad civil, cuando no las aniquiló. Por tanto, recién a mediados de los ochenta habrá una emergencia de una oposición organizada y articulada al régimen autoritario.

El nacionalismo verde

Hubo sectores ecologistas/ ambientalistas que, en el contexto de prohibición de todo tipo de asociatividad, elige como estrategia para la acción colectiva la adopción de una defensa del medioambiente a través de una perspectiva nacionalista, cuyos contenidos no reflejaban una amenaza para los intereses ideológicos del régimen militar, pese a su fuerte incentivo al modelo de desarrollo explotador basado precisamente en la explotación de recursos naturales. Ello puede explicarse por la perspectiva nacionalista vinculada a la soberanía y control de las decisiones sobre el territorio, de la que se hace parte el ideario militar en oposición a los 'valores foráneos' que traía la ideología marxista. Dentro de este marco CODEFF emprende en 1974 la defensa legal del alerce apelando a motivos de valor nacional y defensa de la patria. De este modo, ese mismo año, el régimen militar otorga al alerce la protección bajo la categoría de monumento nacional. También en 1974 Juan Grau funda el Instituto de Ecología de Chile, cuyo logro más importante fue el de posicionar la temática medioambiental al interior del régimen autoritario. Así la segunda mitad de la década de los setenta constituye un momento de acciones colectivas que no tendrán mayores proyecciones. En este periodo se puede señalar que la única institución que intenta realizar algún tipo de acción, después de 1974, es CODEFF que publica en 1978 un artículo que plantea y reivindica los derechos de la naturaleza. Esto marcó un hito en la historia verde chilena, pues constituye por un lado la única iniciativa pública verde del periodo y, por otro es también la primera iniciativa pública verde que pondrá la temática ecocentrista en el debate. En definitiva, es posible sostener que en este periodo de represión generalizada a toda forma de asociatividad, una vertiente del movimiento ecologista/ ambientalista logra construir un espacio de expresión tolerado por el régimen militar, cuando no ensalzado. La acción verde desarrollada tendrá un impacto duradero que sobrevive al régimen y se mantiene y amplía después de éste constituyendo una problemática controvertida, (Ossandón, 2005)

La década de los ochenta, desde el punto de vista político, estuvo marcada por dos grandes hitos, uno fue la creación de una nueva constitución en 1980, y otro el plebiscito de 1988. Ambos momentos tuvieron como propósito institucionalizar, legitimar y proyectar la permanencia del régimen. Mientras tanto se suceden los equipos económicos y políticos llamados por los militares a resolver la crisis y a controlar a la oposición que comenzaba a organizarse y manifestarse. El equipo económico llamado a solucionar la crisis económica de principios de los ochenta se dio a la tarea de buscar nuevos créditos externos, renegociando los requisitos impuesto. Por lo tanto, Chile debe realizar una nueva devaluación real y poner a las exportaciones como el motor del desarrollo económico chileno. A pesar de las medidas tomadas, el régimen no logra resolver la crisis principalmente por el impacto social que genera y además es incapaz de prever los prejuicios ambientales de las actividades productivas que sostiene el crecimiento económico, (Aldunate, 2001)

Frente a la grave situación económica, el equipo económico de Pinochet propone, como se mencionó anteriormente, la explotación intensiva de recursos naturales. Esta medida puso en riesgo algunos de los ecosistemas y algunas especies, que, unido a un clima de efervescencia social creará un medio para la acción ecologista/ ambientalista. Así el CODEFF, comienza en 1983 una campaña nacional e internacional en defensa de las ballenas impidiendo su caza. El régimen autoritario reacciona creando en 1985 la Comisión Nacional de Ecología (CONADE), cuya misión central fue legitimar la aceleración y sobreexplotación de recursos naturales, no obstante, este tipo de medidas no logra frenar totalmente la acción verde.

La consolidación del movimiento ecologista/ ambientalista

Los movimientos sociales tradicionales, al igual que los movimientos contemporáneos surgen en la medida que existe un conflicto. El conflicto será, según la definición de Vicente Fisas, '(...) una situación en la que un actor, (persona, comunidad o estado) se encuentra en contradicción con otro actor a partir del momento en que ambos persiguen objetivos incompatibles, lo que los conduce a una oposición, enfrentamiento o lucha' Aldunate, (2001: 227) la segunda mitad de la década de los ochenta con la crisis económica que afecta a la región, y los impactos sociales que causa el modelo de desarrollo económico neoliberal genera hacia mediados de los ochenta un malestar social, al que debe sumarse la acción de denuncia nacional e internacional de represión y de violación de los derechos humanos. Las acciones de oposición crecen y se desarrollan lo que configura una creciente y cada vez más organizada oposición al régimen. Es en este contexto que se fortalecerá y crecerá el movimiento ecológico/ ambientalista chileno.

La primera corriente en conformarse fue el conservacionismo, encarnado por el CODEFF y el Instituto de Ecología de Chile en la década del setenta.

Una segunda corriente del movimiento ecologista/ ambientalista será la del ecologismo político. Su especificidad radica en la idea de reflexionar sobre el impacto que ejerce un modelo de desarrollo basado en la sobreexplotación de los recursos naturales sobre las esferas económicas y sociales. La apertura del régimen a la temática medioambiental legitima de alguna manera el accionar en este ámbito, sumado a la crisis política y social del momento permite que bajo esta corriente se reúnan actores de izquierda provenientes del exilio, así como también a anarquistas y desilusionados de la utopía socialista. Así surge la ecología política como un frente para luchar contra el régimen pinochetista, su modelo de desarrollo neoliberal y como un nicho para una nueva reflexión de la izquierda frente a la caída de socialismos reales. Las organizaciones que se formaron bajo esta corriente durante los ochenta son el Centro de Alternativas de Desarrollo (CEPAUR), quienes se concentran en aplicar una serie de estrategias públicas orientadas a demostrar su oposición al régimen desde lo ecológico, (Aldunate, 2001) y el Partido Los Verde, que surge en 1987 con el propósito de articular a los actores ecologistas para la conquista del NO en el plebiscito de 1988, y por tanto, dar un paso hacia la recuperación de la democracia con una postura ecologista.

Una tercera corriente emergente de este periodo es la ecología reformista que postula que el cambio ecológico debe llevarse a cabo mediante un cambio de mentalidad, y su línea de acción es la elaboración de estrategias destinadas a la educación cívica de las bases en materia ecológica en vistas a una acción popular. Esta línea también se presenta como un nuevo frente de oposición frente al régimen militar. De esta lógica nace el Canelo de Nos en 1985, quienes emprenden campañas de educación ciudadana popular contra el régimen, (Aldunate, 2001)

Una cuarta corriente es la de los ambientalistas, quienes surgen como defensores del modelo neoliberal y como los técnicos que buscan soluciones medioambientales ante los efectos perjudiciales no buscado por éste. Es el caso de CIPMA, que hacia fines de los ochenta tomará una postura pro empresarial, asumiendo que el neoliberalismo es el modelo y que las soluciones ecológicas deben amoldarse a él. Así, CIPMA operó como un facilitador del régimen autoritario, perdiendo las oportunidades políticas que ofrecía la declinación de éste, lo que repercutió en las décadas posteriores como un obstáculo para ser reconocidos como actores del campo ecologista/ ambientalista, (Aldunate, 2001)

Una quinta vertiente se centra en la preocupación por el deterioro del medioambiente, de la calidad de vida de las personas y del ecosistema en general. Se aleja del clima político para elaborar una perspectiva cercana a la ecología profunda, aunque no comparta totalmente su sensibilidad. Esta mirada postula que la humanidad debe dejar de ser el eje central de los ecosistemas para ser una parte integrante de éste. En esta vertiente se encuentra una parte no politizada de los nuevos espiritualismos.

Resumiendo, el movimiento ecologista/ ambientalista se configura como tal hacia fines de la década de los ochenta con una diversidad de perspectivas que conformarán las bases del campo verde chileno, (Aldunate, 2001)

Los gobiernos de la concertación: un nuevo escenario para Los Verde

Los años noventa se inician en el plano internacional con un hito trascendente desde el punto vista político que es el fin de la guerra fría y el derrumbe de la Unión Soviética y del bloque socialista. Este hito terminará con la bipolaridad internacional, ya que los EEUU no tienen más contendores y se imponen como la única alternativa de modelo de desarrollo a seguir. Este momento replantea las correlaciones de fuerzas, las políticas de alianzas y prioridades de los EEUU hacia las distintas regiones y hacia América Latina en particular. En '(...) este nuevo cuadro, las consideraciones de seguridad nacional que llevaron a EEUU a respaldar y sostener cualquier gobierno dictatorial y represivo que fuera, por el mero hecho de ser anticomunista, fue sustituida por la doctrina de promoción de la democracia y respeto a los derechos humanos, indudablemente más acorde con la cultura y realidad política del propio EEUU en este periodo', Boeninger, (1997: 375-376) Es así como la situación internacional fue un factor importante en los procesos de recuperación de la democracia en América Latina y en Chile en particular.

En lo que respecta al medioambiente, en 1992 se realiza la Cumbre de Río, organizada por la ONU. Esta cumbre es una reunión de estados y es muy relevante para el movimiento ecologista/ ambientalista a escala mundial, ya que representa la legitimación de algunas de sus demandas y logra hacer compromisos con los estados. Constituye un paso adelante en tanto se considera la problemática medioambiental como global y no solamente de interés de los países desarrollados, sin embargo, las diferencias entre éstos y los países en vías de desarrollo, en el marco de un modelo neoliberal hegemónico, no permiten consensuar estrategias que permitan tomar las medidas pertinentes para asumir el problema. No obstante, en esta cumbre se plantea la necesidad de pensar nuevas maneras de desarrollo que no hipotequen el futuro de la humanidad. Este es el origen del concepto de 'Desarrollo Sustentable', que postula como objetivo ético que la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes no pueden comprometer la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras, lo cual es posible si hay un cambio de paradigma a nivel político, económico, social y cultural. Este concepto será el eje estructurador del campo de los movimientos verde, reemplazando así al anterior eje estructurador que fue el conservacionismo. La introducción del concepto de desarrollo sustentable hará que las organizaciones ecologistas/ ambientalistas transformen sus mapas cognitivos acorde a las distintas construcciones de estructuras de movilización, las que determinarán las formas en cómo las organizaciones contribuirán a lograr el desarrollo sustentable.

Chile inicia la década de los noventa con el desafío de reconstruir la democracia tras el triunfo del NO que planteaba las elecciones libres en oposición a la continuidad del régimen autoritario en el

plebiscito de 1988. Así los noventa comienzan con el traspaso de la banda presidencial de Pinochet a Patricio Aylwin, elegido por la Concertación por la Democracia para recomenzar con la reconstrucción democrática.

La ola de democratización de los noventa, la fragilidad de éstas y sobretodo en el caso de Chile, las condiciones en que se reinstala y el temor de una vuelta atrás, debilita la fuerza reivindicativa de todos los movimientos sociales que participan en la batalla por la recuperación de la democracia, tal fue el caso de instituciones que hacen parte de la sensibilidad ecologista. Además, nuevamente el imperativo es atender las consecuencias de la pobreza y de la desigualdad social en que las nuevas 'democracias' reciben a los países y enfrentan los procesos de reconstrucción. De este modo, la urgencia posterga en la opinión pública y en las instituciones, la necesidad de detenerse a reflexionar sobre el impacto medioambiental de una política de desarrollo que contempla la explotación intensiva de los recursos naturales.

En el año 1987, en el marco del futuro plebiscito, el movimiento verde y en especial el ecologismo político deciden formar el Partido Los Verde, cuyos objetivos eran develar al país el creciente deterioro ambiental y derrocar al régimen autoritario de Pinochet. Por esto, en 1988 el partido Los Verde pasa a ser parte de uno los 17 partidos que conformarán la Concertación de Partidos por la Democracia, que finalmente ganó las elecciones de ese año. Esto abrió una oportunidad política para el movimiento verde con lo que se sintió muy optimista. Este optimismo se vio correspondido cuando en 1994 el gobierno de Aylwin crea la Comisión Nacional del Medioambiente (CONAMA), pero a no mucho andar el movimiento ecologista/ ambientalista hace notar su descontento, pues muchas reivindicaciones no fueron tomadas en cuenta por la institución. De esta manera la CONAMA demuestra su real objetivo, el introducir a Chile a la Comunidad Internacional para la apertura del mercado y el aumento de las exportaciones, así la institución pasó a ser parte del aparato burocrático del estado que tenía como misión garantizar a la Comunidad Internacional que la producción en Chile está dentro de cuadros medioambientales aceptables. Por lo tanto, las expectativas de los verdes se desvanecieron cuando constataron la imposibilidad de una efectiva participación ciudadana y la carencia de canales institucionales para la participación del movimiento. Cabe señalar que este periodo, 1994, estuvo cargado por el clima electoral y la asunción de un segundo gobierno de la concertación, el gobierno de Frei Ruiz-Tagle, (Aldunate, 2001), y es este el momento en que el descontento de los verdes se hizo notar, ya que muchos ecologistas/ ambientalistas concertacionistas abandonaron la alianza tomando caminos propios. Es así como para las elecciones presidenciales de 1994, principalmente los ecologistas políticos, postulan a su propio candidato a la presidencia, Manfred Max-Neff, quien atrajo las miradas del mundo intelectual y en especial de los jóvenes que se sintieron representados con su discurso. La votación alcanzada por el candidato verde sorprendió a la política tradicional, ya que superó ampliamente las expectativas que se habían hecho con relación a esa candidatura. Así la estrategia de entrar a la escena política nacional abrió un nuevo campo de oportunidades para los verdes chilenos, sin embargo el movimiento no supo aprovechar esta oportunidad política

emprendiendo una estrategia de denuncia. La denuncia se trabajó al interior del movimiento a través de la visibilización de los costos ambientales que genera el desarrollo económico, para lo cual se construyó un mapa de Chile con los daños o potenciales peligros ambientales. Esta estrategia vuelca al movimiento a su interior puesto que sus nuevos adherentes sólo eran sujetos que se veían afectados directamente por problemas medioambientales derivados de las políticas de desarrollo, teniendo poco impacto en la esfera política y social más general.

Los bajos resultados de esta estrategia se hacen evidentes cuando en 1999 principalmente los ecologistas políticos presentan a Sara Larraín como su candidata a las elecciones presidenciales. Esta candidatura no obtiene los resultados esperados, que por lo demás, estuvo muy por debajo de las votaciones logradas por Max-Neff. También cabe recordar que las elecciones presidenciales de 1999 se produjeron en un clima de fuerte tensión entre la candidatura de Ricardo Lagos, respaldado por la concertación, y la candidatura de Joaquín Lavín, respaldado por la alianza por Chile. Esta tensión provocó una polarización del electorado, lo que trajo como consecuencia muy bajos resultados para los partidos más pequeños, por tal razón muchos de ellos salieron de los registros electorales por no contar con la votación mínima para existir en ellos. Los fracasos estratégicos del movimiento lo conducen durante los años 2000 a repensar su modo de acción, pasando de la denuncia a la proposición.

4. Antecedentes de las Problemáticas del Transporte Urbano Actual

Los antecedentes referentes a la temática del transporte urbano no son abundantes, se podría decir que uno de los más relevantes es la Encuesta Origen – Destino (EOD), realizada por la UC periódicamente desde 1990 y cuyos resultados permiten conocer los patrones de movilidad de los habitantes de Santiago. Actualmente se realiza una nueva encuesta con el objetivo de actualizar los datos, pero sus resultados estarán prontos recién en septiembre de 2007. Por mientras destacaremos los datos más relevantes que arrojó la EOD del año 2001, (datos citados por Lanfranco y otros, 2003: 20 – 36):

4.1 Los Datos Básicos

Según los resultados de la encuesta Origen – Destino (2001), en Santiago se concentra el 40% de la población total del país; también el 48% del PIB y el 43 % del parque automotor. En la actualidad, en la RM, se realizan aproximadamente 16,5 millones de viajes diariamente, de los cuales 6 millones se hacen caminando (37%); 4,2 millones se hacen en bus (26%); 3,8 millones en automóvil particular (24%); 750 mil en metro (4,5%); 600 mil en taxi o taxi-colectivo (3,8%); 320 mil en bicicleta (2%); y el resto en otros modos. Según estos datos, en promedio un santiaguino realiza 3 viajes diarios.

Desde la década de los ochenta, Santiago ha experimentado un crecimiento urbano expansivo que supera las tasas de crecimiento demográfico en más del 70%, por lo tanto la RM 'se come' entre 1200 y 1400 hectáreas por año. La causa de esto es la inversión inmobiliaria que, como todo negocio, busca comprar barato, generalmente los terrenos de la periferia, y luego venderlos más caro, pero esta vez subdivididos y con construcciones de diferentes calidades. Este proceso de suburbanización que ha afectado a la mayoría de las ciudades del mundo, encuentra su máximo referente en la urbe estadounidense dependiente del automóvil. A medida que la ciudad se extiende se pierden más terrenos agrícolas, cuesta más llegar a áreas verdes donde recrearse y las soluciones en cuanto al transporte se hacen más caras y complicadas, esto último se refleja en que las familias que viven en estos 'miniparaísos' ya no se conforman con un solo automóvil por familia, sino que ahora cada miembro de la familia debe tener uno propio. Por otro lado, tenemos a las comunas más populosas cada vez más lejos del centro urbano, esto obliga a realizar viajes largos en términos de tiempo y distancia, lo que impacta directamente en la calidad de vida de las personas de más bajos recursos.

4.2 Áreas de impacto del transporte

- **Economía:** el transporte representa un eje central de la economía porque por medio de él se produce la gran mayoría de intercambio de bienes y servicios; hace posible el acceso a los lugares de trabajo, a los establecimientos de educación, de salud, de entretenimiento y de otras actividades de la vida cotidiana de los sujetos. De este modo, el transporte urbano tiene un fuerte impacto en la economía tanto nacional como global.
- **Congestión:** hay alrededor de 1.000.000 de vehículos particulares en Santiago, versus 8.000 buses de locomoción colectiva. En términos de ocupación del espacio físico, tenemos que si estacionáramos todos los vehículos particulares de Santiago, se necesitarían 1.140 hectáreas, a razón de 12m² por auto, mientras que para estacionar los buses se necesitan 256 hectáreas, a razón de 32m² por bus. Esto también puede verse a una relación de pasajero /km, esto se refiere a evaluar cuánto congestiona una persona que se transporta un kilómetro en cada medio de transporte. Sólo es cosa de observar en una esquina y ver que mientras un bus lleva unos 30 pasajeros, un automóvil particular solo lleva uno o dos. En conclusión, los vehículos particulares son los que más usan y congestionan las calles.
- **Medio ambiente:** el aporte del transporte a la contaminación ambiental es significativa, ya sea por congestión, por emisión de gases y ruido, así como por ocupación de los espacios públicos. Esto afecta directamente a la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.
- **Accidentes:** Según la CONASET (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito), durante el año 2000, fueron reportados 19.500 accidentes, lesionando a 18.000 personas. De los más de 67.000 vehículos que participaron en los accidentes, el 68% corresponde a automóviles particulares. Los accidentes provocan grandes costos humanos y económicos tanto para los accidentados como para el entorno más cercano de éstos.
- **Educación:** los estudiantes realizan el 34% de los viajes en hora punta durante la mañana. En el país, entre 1990 y 1999, la cantidad de estudiantes de enseñanza superior se incrementó en un 67%, mientras que los estudiantes de enseñanza media aumentaron en un 36%, en tanto la población total subió un 12%. Estos datos nos indican que existe una demanda de viajes mucho mayor que el crecimiento poblacional y económico. En Santiago, los mejores establecimientos de educación pública están concentrados en zonas específicas de la ciudad, lo que tiene como consecuencia la concentración de los estudiantes en el espacio, contribuyendo a la congestión y a la contaminación en términos generales.

- Urbanismo: el modelo estadounidense de ciudades segregadas por áreas de actividad ha sido muy ineficiente económicamente porque genera nuevos viajes y, por tanto se pierde tiempo en viajar, se contribuye a la congestión y a la contaminación, así como también se invierten grandes sumas de dinero en infraestructura y mantenimiento vial que logren soportar esos viajes. A su vez, la inversión en infraestructura vial provoca desarrollos inmobiliarios que demandan por nuevos viajes.
- El aumento en la brecha de calidad de vida: desde los 1990's, podemos ver que las decisiones e inversiones realizadas por el sector transporte han aumentado las desigualdades que han acrecentado la brecha en la calidad de vida de los habitantes de la urbe. Esto se debe básicamente a que las ciudades se construyen para facilitar más la movilidad de los automóviles que de las personas en general.

A continuación repasaremos un listado de agrupaciones ciclistas organizadas y medianamente organizadas de Santiago, también haremos una revisión de los blog de ciclismo que existen en internet.

4.3 Listado de Agrupaciones de Ciclistas Urbanos en la RM

- **Nombre:** Arriba'e la Chancha

Objetivo de la Organización: fomentar el uso seguro de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Recuperar y rescatar el espacio público ciudadano de la depredación del automóvil, así como procurar tener mejores y más áreas verdes con la finalidad de mejorar la calidad de vida de las personas.

Principales actividades: organización, en conjunto con MFC, de la cicletada del primer martes de cada mes. Participación en diversas campañas, en conjunto con CONASET, orientadas a la difusión de información acerca del uso seguro de la bicicleta, así como también con el ministerio de salud 'Pedalea por tu Salud', entre otras. Igualmente realizan reparaciones gratuitas de bicicletas y actualmente se encuentran en un proceso de expansión que contempla mayor cantidad de actividades.

Tiempo de existencia: 5 años

Número de miembros: 6

- **Nombre:** Movimiento Furiosos Ciclistas (MFC)

Localización: RM (con presencia en Valparaíso, Rancagua y Ecuador)

Objetivo de la Organización: Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Principales actividades: Cicletada primer martes de cada mes en Santiago y Rancagua. Reparaciones gratuitas de bicicletas dos veces al mes y capacitación técnica de reparación y de uso.

Tiempo de existencia: 11 años

Número de miembros: indeterminado, su lema es 'existir disuelto' por lo que no hay certeza de cuántos son, pero su sitio web es visitado frecuentemente y su trabajo sirvió de referente para los Chanchos.

- **Nombre:** Red Prociclista de Maipú

Objetivo de la Organización: Intervenir a nivel comunal en temas relacionados con la planificación urbana en lo que respecta al trazado de ciclovías.

Principales actividades: Realizar cicletadas dentro de la comuna y participar en la cicletada del primer martes de cada mes. Reparaciones gratuitas de bicicletas.

Tiempo de existencia: dos años.

Número de miembros: 5

- **Nombre:** Macletas (Mujeres arriba de la Cleta)

Objetivo de la Organización: promover el desplazamiento urbano de mujeres en bicicleta.

Principales actividades: participar de eventos ciudadanos relacionados con el tema del ciclismo urbano. Producir material que permita informar y fomentar el uso de la bicicleta en el mundo femenino.

Tiempo de existencia: 7 meses

Número de miembros: 3

Listado de blogs ciclistas

Actualmente existe una cantidad variable de **blogs** que pertenecen, generalmente, a una sola persona interesada en el tema del ciclismo urbano. En Arriba'e la Chancha hay miembros que han hecho su propio blog para abordar y exponer los temas, igualmente otros ciclistas han hecho los suyos. Los blogs que aparecen en internet con permanencia (al menos en todo el año 2006) son:

- **Nombre:** Una velocidad

Pertenece a: Ricardo Manríquez, miembro de Arriba' e la Chancha

Objetivo del Blog: Difusión de información con contenido de tipo mecánico. Persigue la promoción del uso de bicicletas para ciudad, éstas poseen ciertas características como por ejemplo, tienen una sola velocidad (sin cambios), con neumáticos lisos y sin accesorios (suspensión delantera y trasera, a veces incluso sin frenos)

- **Nombre:** Bicivilízate

Pertenece a: Arriba'e la Chancha

Objetivo del Blog: Espacio dedicado exclusivamente al tema de la cultura de la bicicleta.

- **Nombre:** Ciclismo Urbano

Pertenece a: miembros de Arriba'e la Chancha

Objetivo del Blog: Difusión de información con contenido de educación cívica como manuales de ciclismo, legislación y otros temas de tipo práctico.

- **Nombre:** Ciclismo Vehicular

Pertenece a: Ricardo Stuvan

Objetivo del Blog: Propone que las pistas de las calles sean compartidas con los automovilistas, sin ciclovías.

- **Nombre:** Velosantiago

Pertenece a: Ricardo Jerez

Objetivo del Blog: Propone la defensa de la bicicleta y el derecho a la actividad física y el turismo.

- También hay una agrupación de 'Unidad de Ciclistas de Primeros Auxilios' (UCPA), quienes ofrecen atención de urgencia para ciclistas urbanos accidentados. Dicha agrupación la componen cuatro paramédicos.

Aunque se realizó una suerte de catastro de las agrupaciones y blogs ciclistas, no fue necesario hacer lo mismo para las organizaciones ciudadanas, pues no hay otra organización aparte de CV que trabaje el tema del transporte sustentable en Santiago. Por lo que CV es el único referente, hasta el momento, que pertenece a la categoría de 'organización ciudadana cuyo motivo de lucha es la inserción del transporte sustentable'.

5. Problema de Investigación

Desde hace poco más de diez años en Chile, especialmente en Santiago, ha habido una emergencia de agrupaciones urbanas orientadas a resolver problemáticas de la vida cotidiana como es el transporte, así como también a la mantención y recuperación del espacio público, con el objetivo de construir ciudades más amables. El modo de organización de estas agrupaciones es atípico a lo que conocemos tradicionalmente como movimiento social y se inscriben en la lógica de los nuevos movimientos sociales. Estas organizaciones son innovadoras en cuanto a los modos de organización, de acción, participación y desarrollo, así como también resulta interesante indagar las maneras y razones que tuvieron para el surgimiento. De este modo, la presente investigación tiene como uno de sus propósitos indagar aspectos característicos y relevantes que ofrezcan luces sobre las modalidades organizacionales, es decir identificar su estructura y la asignación y desempeño de roles de sus miembros más activos e igualmente conocer las formas de financiamiento con las que se mantienen. Por otro lado se realizará un diagnóstico o análisis de la situación problemática que acusan las organizaciones, cuyo principal propósito es recabar información -emanada de los propios miembros activos de las agrupaciones mediante aplicación de entrevistas abiertas semidirectivas- que permita tener una visión global de las dimensiones involucradas que aparecen como los motivos centrales de lucha de los movimientos. Por último, se procederá a describir los modos de acción de las organizaciones, es decir, identificar las características presentes en la acción movimentista. Asimismo, se identificarán las relaciones que se puedan establecer entre los nuevos movimientos sociales y la organización, movilización y desarrollo de los dos casos elegidos. Esto último referente a diversos temas como las actividades realizadas, los distintos canales informacionales que disponen para convocar a la participación ciudadana, las maneras en que han ido construyendo redes de apoyo, las estrategias empleadas para el logro de objetivos y conocer los proyectos pendientes. Igualmente se destacaran aquellos elementos que dotan de sentido sus prácticas y que puedan responder interrogantes acerca de los significados que la sustentan.

- Justificación de la investigación

La motivación sociológica para realizar esta investigación está dada por conocer y comprender la dinámica de los movimientos sociales urbanos desde la experiencia y discursos de sus propios actores, lo que representaría un aporte teórico al estudio de la configuración de los dichos movimientos presentes en nuestra actual sociedad chilena, que, dicho sea de paso, es un terreno que está escasamente abordado desde la particularidad y desde la sociología urbana misma. Asimismo, el aporte teórico también se extiende al conocimiento de la problemática urbana del

transporte capitalino y sus repercusiones en la vida cotidiana de la población en general. Por último, esta investigación también reviste un aporte social/ práctico puesto que hace una contribución para el conocimiento de esta realidad desde el diseño del estudio de caso simultáneo, cuyos resultados pueden ser muy útiles para fines comparativos y de seguimiento para futuras investigaciones que deseen ahondar en el estudio de este fenómeno.

- Formulación de la pregunta de investigación

¿Cómo se organizan, movilizan y desarrollan dos organizaciones urbanas estructuralmente distintas pero que persiguen objetivos muy similares en el tema del transporte urbano en la RM, y qué relaciones se pueden establecer entre los nuevos movimientos sociales?

- Formulación de Objetivos

Dado que todo movimiento social tiene una razón de ser y su modo de acción está estrechamente vinculado a los objetivos perseguidos, en la presente investigación no se pueden disociar los campos teóricos y empíricos. Por tal motivo, es necesario desarrollar dos aspectos relevantes que permitan comprender el fenómeno de manera holística. El primero es dar cuenta de los motivos patentes que originan la acción colectiva de estas dos organizaciones, esto apunta a internalizarse en el tema y problemáticas que giran en torno a los medios de transporte de la RM, así como las prácticas sociales asociadas a él. El segundo es caracterizar y describir el accionar de las organizaciones mismas. Para ello nos basaremos en uno de los ejes de la teoría de los nuevos movimientos sociales, que propone el estudio de estos movimientos desde *los procesos de construcción de los marcos interpretativos*, cuyos contenidos están expuestos en el marco teórico.

De este modo, el objetivo general de nuestro trabajo es el siguiente:

Conocer como se organizan, movilizan y desarrollan dos organizaciones urbanas estructuralmente distintas pero que persiguen objetivos muy similares en el tema del transporte urbano en la RM, y de qué modo se corresponden a las características de los nuevos movimientos sociales.

Y los objetivos específicos son los siguientes

- a. **Caracterizar las modalidades organizacionales presentes en los casos escogidos.**

- b. Dar cuenta de los motivos patentes que originan la acción colectiva de las organizaciones escogidas.** Este objetivo presupone la elaboración de un diagnóstico de la situación considerada como problemática.
- c. Describir el accionar de las organizaciones mismas.** Este objetivo apunta a identificar las tácticas empleadas para el cumplimiento de objetivos, así como también a los modos de participación presentes en los casos.
- d. Establecer las correspondencias entre la caracterización de las organizaciones estudiadas y los rasgos teóricos que definen a los nuevos movimientos sociales.**

- Hipótesis

La hipótesis con la que trabajaremos en esta investigación será la siguiente:

Los dos casos escogidos, Arriba'e la Chancha y Ciudad Viva, son organizaciones que, según la teoría sociológica existente, pueden denominarse como Nuevos Movimientos Sociales

6. Metodología

- Enfoque metodológico

La metodología a utilizar durante esta investigación es de naturaleza cualitativa basada en el enfoque del paradigma postpositivista orientado a la comprensión. Se empleará una '(...) pluralidad metodológica que permita tener una visión más global y holística del objeto de estudio', Rodríguez, Gil y García, (1999: 69) La etnografía es el método más apropiado para este tipo de estudio, como señalan Rodríguez, Gil y García, (1999: 44), '(...) cuando nos referimos a la *etnografía*, la entendemos como el *método* de investigación por el que se aprende el modo de vida de una unidad social concreta (...), se persigue la descripción o reconstrucción analítica de carácter interpretativo de la cultura, formas de vida y estructura social del grupo investigado (...)'

- Tipo de estudio

La presente investigación es de tipo exploratoria – descriptiva. Es exploratoria en tanto no hay investigaciones cualitativas previas que ofrezcan datos particulares y próximos (chilenos) sobre la realidad aquí estudiada, mas es posible encontrar algunos trabajos locales que han abordado el fenómeno desde la historia y la teoría. Además, es descriptiva en tanto se ha estudiado la dinámica de los nuevos movimientos sociales en otras partes del mundo lo que otorga elementos que pueden guiar la interpretación y comparación de los resultados de la investigación (Hernández Sampieri, Fernández y Baptista, 1998)

- Diseño de la investigación

El diseño de este trabajo es No Experimental del tipo Transeccional Descriptivo. Es no experimental puesto que no se manipularán variables y lo que se hace es '(...) observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos' Hernández Sampieri, Fernández y Baptista, (1998: 184), y es transeccional porque no es objetivo de este estudio analizar el comportamiento del fenómeno en el tiempo, sino que solo en un momento dado, además es descriptivo en tanto se propone indagar en los aspectos contenidos en las variables. También se utilizará el '(...) estudio de caso, como estrategia del diseño de la investigación cualitativa que, tomando en cuenta como base el marco teórico desde el que se analiza la realidad y las cuestiones a las que se desea respuesta, permite seleccionar los escenarios reales que se constituyen en fuentes de información (...) todas las definiciones vienen a coincidir en que el estudio de casos implica un proceso de indagación detallado, comprehensivo, sistemático y en profundidad del caso objeto de interés', Rodríguez, Gil y García, (1999: 91-92) Por estos motivos el empleo del estudio de caso –a un nivel interpretativo- resulta ser una herramienta adecuada para el cumplimiento de los objetivos planteados en esta investigación.

- Universo y Muestra

Nuestro universo de estudio está representado por las organizaciones urbanas que orientan su trabajo al incentivo del transporte sustentable en Santiago, a saber hay solo una organización comunitaria que agrupa a las juntas de vecinos, residentes, comerciantes y trabajadores de un sector, y hay cerca de tres agrupaciones ciclistas medianamente organizadas y una sola que cuenta con un trabajo activo y constante en el tiempo y que además cuenta con una organización sólida, por lo que la investigación se hará empleando los dos casos mencionados. El tipo de muestra es No Probabilística o dirigida, esto quiere decir que '(...) la muestra dirigida selecciona

sujetos 'típicos' con la vaga esperanza de que serán casos representativos de una población determinada' Hernández Sampieri, Fernández y Baptista, (1998: 226) Asimismo, el sub tipo de muestra es intencionada y está basada en los sujetos tipo, quienes serán aquellos miembros que contengan las siguientes requisitos: 1) que tengan una participación de por lo menos un año en la organización; 2) que pertenezcan a la directiva y/ o que desempeñen un cargo relevante y/ o que tomen decisiones dentro de la organización; 3) que sean voluntarios (para ser entrevistados) y 4) que sean informantes de ambos sexos.

El contacto inicial de los sujetos/ actores tipo se realizó tras un previo acercamiento al campo mediante un vagabundeo –ver más detalle en las Notas de Campo- posteriormente los contactos se realizaron mediante la técnica de bola de nieve que consiste en solicitar a los sujetos ya entrevistados el nombre de otros actores para continuar las aplicaciones de entrevistas. La desventaja principal del empleo de la estrategia de 'bola de nieve' es que puede invisibilizar otras fuentes de información que potencialmente pudieren ofrecer datos nuevos que aporten al estudio. No obstante, la desventaja que reviste la bola de nieve intenta ser aminorada por medio de los requisitos de la muestra expuestos en el párrafo anterior.

- Selección de casos

Se seleccionaron dos organizaciones apelando al criterio de la representatividad, puesto que son ellas las que reúnen la mayor cantidad de participación de miembros, así como también son las organizaciones que han trabajado y luchado de manera permanente durante los últimos años porque la temática del transporte sustentable se inscriba en un proyecto de ciudad como Santiago. La primera es una agrupación de ciclistas urbanos llamado Arriba'e la Chancha -a quienes coloquialmente podremos llamar 'los Chanchos'- que opera en Santiago hace aproximadamente cinco años. Su trabajo, en términos muy generales, consiste en informar a la comunidad sobre temas relativos al ciclismo urbano y velar por una ciudad que permita y facilite la libre circulación de peatones y ciclistas. La importancia de esta agrupación reviste en que su modo de operar es un modelo de referencia para agrupaciones emergentes de ciclistas urbanos. Aunque no todas las agrupaciones ciclistas urbanas son idénticas en su accionar, es posible encontrar elementos comunes entre ellas, por esta razón en el capítulo de los antecedentes se pasa revista a las organizaciones existentes con el fin de complementar la información.

El segundo caso es una organización comunitaria de base llamada Ciudad Viva. Ésta se origina en 1999 a partir de la fusión de diversas organizaciones ciudadanas que representan a unas 50.000 personas de las comunidades del sector de La Chimba, esto es el Barrio Bellavista; Recoleta – sector de la Vega Central y los mercados colindantes; Independencia y Pedro de Valdivia Norte. La importancia de Ciudad Viva radica en la configuración, posicionamiento y permanencia que han

logrado en lo relativo a problemáticas de la ciudad como es la conservación del patrimonio urbano –tangible e intangible-, la defensa de los derechos ciudadanos –especialmente el derecho a la participación- y la integración de un transporte urbano equitativo y sustentable.

- Unidad de Análisis

Con relación al ítem anterior, las unidades de análisis de esta investigación serán los discursos de los actores/ sujetos pertenecientes a los casos escogidos y que cumplan los requisitos formulados en la Muestra del estudio. De esta forma, las unidades de análisis están conformadas de la siguiente manera:

Organización Comunitaria Ciudad Viva

Nombre	Cargo que ocupa o función que realiza	Tiempo que lleva en la organización	Sexo
Lake Sagaris	Presidenta	Miembro fundador	Femenino
Patricio Lanfranco	Encargado de Transportes y Unidad Audiovisual	Miembro fundador	Masculino
Gregorio Valdés	Tesorero	Más de cinco años	Masculino

Agrupación de Ciclistas Urbanos Arriba'e la Chancha

Nombre	Cargo que ocupa o función que realiza	Tiempo que lleva en la organización	Sexo
Udo (Eduardo Salazar)	Líder de la agrupación	Miembro Fundador	Masculino
Chuchurex (Carlos Martínez)	Mantenimiento informático	Cuatro a cinco años	Masculino
Caroline Moren	Vocería y asesoría legal	Cuatro a cinco años	Femenino

- Técnicas de recolección y producción de la información

Empleamos datos cualitativos primarios y secundarios para la recolección y producción de la información. Los datos primarios se obtuvieron mediante entrevistas semi estructuradas aplicadas a los informantes claves y registradas en caset. La modalidad semi estructurada de la entrevista se refiere a que las preguntas están formuladas sin una estructura fija y de manera emergente, pero orientadas a recabar los discursos que ofrezcan respuestas a los objetivos planteados. Así, la pauta temática de interrogantes fue flexible y se dirigió a responder preguntas de tipo estructurales en torno a la constitución de las organizaciones y descriptivas en torno a las actividades de las

mismas. Entonces, las preguntas estructurales fueron aproximadamente formuladas así: ¿cuáles fueron sus comienzos, cuál fue la motivación central del surgimiento del movimiento?, ¿cómo es la división del trabajo y asignación de roles?, ¿cuántos son los miembros permanentes y los no permanentes?, ¿cómo se financian?, etc. Mientras que las preguntas descriptivas se plantearon aproximadamente de la siguiente manera: ¿cómo, cuándo y dónde sucedió tal o cual experiencia?, ¿quiénes participaron?, ¿cuáles son los medios de información disponibles en el movimiento?, ¿cómo es la relación con otros actores involucrados en el tema?, etc.

Por otro lado, los datos secundarios se obtuvieron a través de la recolección y análisis de textos como libros, artículos y entrevistas de prensa, revista, boletines, sitios web, videos, entre otros. Además, se utilizaron datos cuantitativos secundarios, pero, como bien indican Rodríguez, Gil y García (1999: 69), 'son los datos cuantitativos los que se incorporan en un estudio cualitativo'.

- Técnica de análisis de la información

'Cuando hablamos de análisis de datos cualitativos, nos referimos a tratamientos de los datos que se llevan a cabo generalmente preservando su naturaleza textual, poniendo en práctica tareas de categorización y sin recurrir a técnicas estadísticas (...) se ha llegado a afirmar que el único punto de acuerdo entre los investigadores es que el análisis es el proceso de extraer sentido de los datos (...) y la singularidad de los procedimientos de análisis de datos cualitativos va unida a la importancia que en aquellos tiene el componente artístico', Rodríguez, Gil y García, (1999: 201-02)

Para el análisis de los datos recogidos utilizaremos el procedimiento general de análisis de datos cualitativos. Este proceso cuenta con un esquema de tres pasos a seguir en el análisis de datos que serían los siguientes: 1) Reducción de Datos; este paso contempla la tarea de simplificar, resumir y seleccionar la información de modo tal que se hagan manejables y abarcables los datos, esto a través de la síntesis y el agrupamiento, lo que como resultado permitirá la categorización y codificación de elementos y posterior identificación de metacategorías, según Rodríguez, Gil y García, (1999) 2) Disposición y Transformación de Datos, la disposición de datos es la presentación espacial ordenada y abarcable de un conjunto de datos y, la transformación de los datos se hace efectiva cuando '(...) la disposición de datos conlleva además un cambio en el lenguaje utilizado para expresarlos (...) estas formas espaciales pueden ser gráficos, diagramas, tablas y otros (...)'

(ídem página 213) 3) Obtención y Verificación de Conclusiones, esta tarea incluye un proceso para la obtención de resultados y conclusiones que consiste en '(...) ensamblar de nuevo los elementos diferenciados en el proceso analítico para reconstruir un todo estructurado y significativo. En las conclusiones aparecen los resultados, los productos de la investigación y la interpretación que hacemos de los mismos. La investigación cualitativa se preocupa especialmente por el significado que los participantes le atribuyen a sus prácticas y a las situaciones en que se

desarrollan' (ídem página 215) Por último, el paso de Verificación de Conclusiones tiene como finalidad '(...) confirmar que los resultados corresponden a los significados e interpretaciones que los participantes atribuyen a la realidad, esto significa comprobar el valor de verdad –en otras palabras la validez- de los descubrimientos realizados' (ídem página 216)

- Reflexiones Metodológicas

En uno de los criterios de selección de la muestra se establece como requisito que el sujeto/ actor entrevistado necesariamente debe tener algún cargo directivo o similar dentro de la organización. Este criterio obedece a que la investigación se propone rescatar información de las organizaciones –como modos de financiamiento y de división y asignación de tareas, así como también conocer el discurso cautivador de audiencia y la autopercepción que poseen de ellos mismos como organización- que en la generalidad es manejada por los directivos o los actores más involucrados de los casos. Por lo tanto, esta investigación puede significar un aporte para nuevos estudios que deseen indagar los movimientos urbanos desde la perspectiva de las bases y realizar hallazgos o confirmar la información que esta investigación contiene.

- Notas de Campo

El acceso al campo de estudio fue dándose muy progresivamente mediante un proceso de vagabundeo y reflexión simultáneos. Se entiende como 'vagabundeo', según Rodríguez, Gil y García (1999: 72), como una estrategia de '(...) acercamiento de carácter informal, incluso antes de la toma del contacto inicial, al escenario que se realiza a través de la recogida información previa sobre el mismo (...)'. El vagabundeo de este trabajo comenzó con un primer acercamiento por medio de visitas a sitios web específicos que aparecían en la contratapa de una revista de campaña de fomento al ciclismo urbano –Bicivilízate- que me ofrecieron en enero de 2006. el trabajo de recogida de la información se realizó entre abril y noviembre de 2006. Así, en abril de ese año llegué a Casa de la Paz -institución cuya misión es facilitar el diálogo entre las organizaciones ciudadanas, el gobierno local y el sector privado desde un punto de vista de desarrollo sustentable-. Allí conversé con Winko Franz, quien pertenece al equipo profesional de la institución y se desempeña como diseñador de espacios públicos participativos para proyectos de desarrollo local, a grandes rasgos. Fue Winko quien me contactó ese mismo día con Udo, el líder de Arriba' e la Chancha, a quien apliqué una primera entrevista en mayo. Luego de esa entrevista exploratoria vino un proceso de digestión de la información que me condujo a acercarme a las dependencias de Ciudad Viva a mediados de mayo, pero sin éxito pues no pudieron atenderme en ese momento. Durante ese mismo mes participé en un par de cicletadas: la primera fue en la del primer martes de cada mes que organiza Arriba'e la Chancha y la segunda fue con una emergente

agrupación de ciclistas urbanas, las Macletas, que desean impregnarle un toque de género al ciclismo. Fue en esta última cicletada, a mediados de mayo, que conocí a Lake Sagaris, actual presidenta de la organización CV, a quien entrevisté a comienzos de junio.

Una vez aplicada esta segunda entrevista comenzó un proceso de reflexión para determinar un modelo de proyecto de investigación acorde a mi objeto de estudio. Por lo que me di a la tarea de la elección de un marco teórico que ofreciera herramientas para la comprensión de mi objeto, y a la confección de un marco metodológico que permitiera estudiar con profundidad el fenómeno. A mediados de julio la propuesta general de investigación estaba planteada, entonces aboqué el trabajo a la recopilación de datos para el estudio. A comienzos de octubre proseguí la aplicación y transcripción de entrevistas, finalizando esa tarea mediados de noviembre.

Durante el proceso de investigación participé en algunos eventos y actividades que tenían que ver con el tema del transporte sustentable, todo con el fin de conocer una parte del funcionamiento en terreno de mi estudio y así hacerme una idea más global de la realidad de mi objeto e indagar más sobre él e identificar con más claridad aquellos aspectos que dan forma y sustento al discurso de aquél. A comienzos de noviembre participé en el Cyclón 2006 en la Plaza Italia, actividad que organiza Arriba'e la Chancha, ahí se realizó una jornada que comenzó un domingo a las tres de la tarde y terminó cerca de las once de la noche. La jornada incluyó exhibiciones de bicicletas, carreras de cien metros, presentación de bandas musicales, presencia de *stands* informativos, cicletada masiva y proyecciones de material audiovisual relativo al ciclismo.

También a comienzos de noviembre participé en varias sesiones del Festival de Bicultura, en el Centro Cultural de España, organizado por actores del mundo ecológico en colaboración con diversas organizaciones provenientes de distintos sectores de la sociedad chilena. Los momentos más destacados de esos días fue primero la jornada inaugural en la que destacó la charla del 'gurú' del ciclismo urbano español Juan Merallo, quien testimonió sobre el estado de la organización ciclista en Madrid. También asistí a la charla 'Bicicleta y pacificación del tránsito' que ofreció en ese mismo festival el ministro de transportes Sergio Espejo.

Por último, asistí a un evento organizado por el gobierno que se llamó 'Fiesta Ciudadana' en el Parque Quinta Normal, en el que participaron organizaciones ciudadanas y ciclistas de interés para mi estudio.

7.1 Análisis de categorías organización: Ciudad Viva

El análisis/ producción de la información se realizará mediante la técnica de identificación de categorías señalada en la metodología de la presente investigación. Primero se realizará un análisis aparte para cada organización con el propósito de dar respuesta a los objetivos A, B y C, dado el sentido comparativo que contiene el objetivo general planteado en esta investigación. Igualmente, cada análisis cuenta con un cuadro resumen de las principales categorías halladas y un diagrama de las mismas. Cuando las categorías se repitan en una y otra organización, identificaremos a CV como organización 1, y a Arriba'e la Chancha como organización 2. Finalmente se procederá a la comparación entre organizaciones 1 y 2.

Análisis de categorías para objetivo A de CV

Surgimiento de la organización: SURG ORG 1

El origen de la organización comunitaria Ciudad Viva (CV) data desde 1996 cuando surgió la "Coordinadora No a la Costanera Norte", ésta era una agrupación de 25 organizaciones que integraba a diferentes sectores del norte de Santiago que iban a ser afectados por la construcción de una autopista urbana en superficie –y no subterránea como fue hecha finalmente- que atravesaría sus barrios. La Coordinadora agrupaba al sector de 'La Chimba' que engloba a parte de las comunas de Independencia (sector Vega Central y residencial), Recoleta (sector mercados, residencial y barrio Bellavista) y Providencia (sector barrio Bellavista, residencial y de Pedro de Valdivia Norte incluyendo el Parque Metropolitano) La organización ciudadana que generó esta coordinadora tiene especial interés puesto que la heterogeneidad de sus participantes daba cuenta de la diversidad de intereses que estaban en juego si se hacía efectiva la construcción de la autopista tal como estaba diseñada en un comienzo; en la opinión de los miembros de CV:

(...) CV por sobre todo es un gran depósito de los conocimientos que se van acumulando con los distintos grupos y organizaciones ciudadanas (...) L. Sagaris

(...) CV es una organización que nace de la 'Coordinadora No a la Costanera Norte', ése es el elemento central del trabajo de CV (...) P. Lanfranco

(...) CV es la organización ciudadana que está conformada por las 25 organizaciones de la 'Coordinadora No a la Costanera Norte' (...) L. Sagaris

En consecuencia, CV es una organización que se formó a partir de los miembros de la Coordinadora y su trabajo gira en torno a la problemática que se estableció en ese momento, esto es, la construcción de una autopista urbana y los perjuicios que sufriría la población que se veía afectada por ello.

Motivos que ocasionaron el asentamiento de la organización: MOT ASEN

Desde la Coordinadora No a la Costanera Norte se formó CV como una organización barrial dispuesta a resolver problemas urbanos que los aquejaban, para esto decidieron establecerse en un espacio físico como se verá en las citas siguientes:

(...) nos fuimos dando cuenta que era necesario ir construyendo una estructura que tuviera un pequeño componente profesional que le diera la continuidad al trabajo... ese pequeño componente profesional primero significó una persona que cumpliera labores de secretaría y tomar una oficina, tomamos esta casa que venía de Casa de la Paz, y arrendamos primero una oficina muy chica y se subarrendaron las otras, de esa manera esta casa se paga colectivamente. Otra oficina la tiene la junta de vecinos, otra oficina la tiene yoga, qué sé yo. CV funciona abajo (estábamos en el 2º piso de la casa), ése es su lugar (...) P. Lanfranco

(...) Al tener a lo menos una oficina y una secretaría, empezamos a generar un trabajo constante. La gente llamaba; tú podías llamar, tenías donde poder ofrecer una conferencia, donde poder reunirte, trabajar y etc., etc (...) P. Lanfranco

(...) Casa Bella es el nombre de nuestro centro vecinal, esta casa es Casa Bella. Acá hay clases de yoga, está la junta de vecinos, está CV, está la unidad audiovisual de CV (...) L. Sagaris

El lugar físico donde se establecieron, Casa Bella, contiene a CV y a las juntas de vecinos involucradas en la organización, además se imparte clases de yoga y se realizan ventas de artículos.

Estructura de la organización: ESTR ORG 1

La estructura organizacional de CV está compuesta por un núcleo permanente que lo conforman el directorio –presidenta, administrador, encargado de transportes y comunicaciones, secretario, tesorero- miembros que muchas veces tienen un doble rol en la organización, como por ejemplo el secretario es al mismo tiempo abogado de CV. Trabajan con un sistema de órbitas donde el núcleo es el que se mantiene constante, en opinión de CV:

(...) Trabajamos con esta metodología de órbita, los círculos de la participación. Entonces aquí en el centro está el núcleo de CV, el grupo más activo, está la directiva, las organizaciones que están más activas –porque las organizaciones van y vienen, hay una rotación- entonces lo importante de este modelo es que una vez que tú entras a la órbita de CV nunca te vas, siempre hay algún contacto (...) L. Sagaris

(...) en el centro está la coordinación de la directiva, de los funcionarios cuando los tenemos y este es el centro de las actividades de todo lo que pasa. También hay una asamblea de CV que son las organizaciones más activas que se reúnen una vez al mes o cada dos meses a tomar decisiones. Eso varía según el nivel de actividades, de proyectos y todo eso (...) L. Sagaris

(...) CV tiene miembros fundadores que son instituciones y también tiene miembros individuales que en la gran mayoría son ex dirigentes de las organizaciones locales (...) L. Sagaris

(...) Lo otro es que esta estructura es como un ‘acordeón’, porque cuando hay mucho proyecto, mucha actividad, la estructura se hace más grande, y en tiempos más tranquilos la estructura se reduce al mínimo, pero se mantiene ese núcleo (...) L. Sagaris

(...) Por eso optamos por esta estructura acordeón, porque en un momento pensamos que el camino era tener una especie de directorio, con un director ejecutivo y trabajar en esa perspectiva y ahora estamos con una perspectiva que nos permite agrandar y achicar (...) L. Sagaris

Además del núcleo permanente tenemos que hay una rotación en cuanto a la participación de organizaciones activas, en las citas también podemos ver que tienen una estructura flexible, ‘tipo acordeón’, que permite a la organización aumentar y disminuir el número de trabajadores –sean éstos voluntarios o no- y así adaptarse a la realidad y necesidades de CV, asimismo hay un importante aporte de trabajo voluntario y amigos que cooperan en la causa:

(...) nos dio la visión necesaria que para poder provocar ciertos cambios necesitábamos una organización, una organización que fuera estructurada sobre la base de voluntarios y sobre la base de la constancia y perseverancia de un trabajo (...) P. Lanfranco

(...) Luego están las organizaciones, las asambleas, voluntarios, amigos, estudiantes tesistas, que tienen algún contacto con nosotros, pero no es que están ahí en todo. También está lo que nosotros llamamos la ‘Comunidad Ciudad Viva’, porque hay mucha gente que participa en alguna actividad nuestra, que se siente con la camiseta puesta, pero no son gente que viene a reuniones,

que toma decisiones, que trabaja en el proyecto, pero están al tanto y están transmitiendo sobre CV en otros lados (...) L. Sagaris

(...) porque para llegar al núcleo tú no partes en el núcleo, partes de la lectura de la 'Voz de la Chimba' y te parece encachá la propuesta de Pío Nono y quieres hacer algo, entonces vienes a Casa Bella a conversar y de pronto pasas a ser voluntario, eres voluntario 1 año y de ahí puedes pasar a ser miembro de CV, o pasar incluso a integrar la directiva de CV, entonces hay mucho movimiento a través de estas órbitas (...) L. Sagaris

(...) La verdad es que yo no entendía mucho esto de la Costanera, qué iban a hacer, pero finalmente como se metieron en esta cosa del transporte y querían conversar con ciclistas, me fui metiendo. Y me fui integrando como miembro amigo de CV, cuando se formó CV, y eso era sin una participación muy importante (...) Yo trabajo como voluntario ahí, y yo no llevo una contabilidad, para eso hay un contador. El tesorero lo que hace es figurar como en las presentaciones que haya que hacer, pero no hago la labor de tesorero (...) G. Valdés

En la opinión de CV, la integración de alguien a la organización así como la participación de los miembros, amigos y voluntarios y de la 'Comunidad CV' en general, es diversa ya que por un lado cuentan con un importante grupo de miembros que están al tanto de lo que ocurre en CV y transmiten sobre ello, pero no es un grupo que tome decisiones o forme parte del núcleo de la organización. Por otro lado tenemos que hay miembros más activos de CV, como el caso del tesorero actual, que comienzan acercándose como amigos pero con el correr del tiempo llegan a formar parte del grupo permanente de CV que es el núcleo.

Misión Central de la organización: MIS CEN 1

El trabajo central de CV en materia de transportes es desincentivar el uso del automóvil particular en la ciudad, según la opinión de la organización:

(...) La misión esencial en términos de transporte para nosotros es que la ciudad necesariamente tiene que ir dejando el automóvil (...) P. Lanfranco

Autopercepción como organización: AUT PERC 1

En las siguientes citas veremos cuál es la autopercepción que poseen los miembros de CV acerca del trabajo que realizan así como también la manera en que se identifican:

(...) nosotros con Costanera Norte cambiamos la historia de este país en términos de la participación ciudadana y generó una estructura distinta que no se había visto antes y que fue esencialmente producto de lo que dejó la Coordinadora, que fue una organización de organizaciones (...) P. Lanfranco

(...) Estamos más desarrollados en el tema social y ambiental, pero es importante el tema social, porque no somos ambientalistas puros por decirlo de alguna manera, nuestra postura siempre se orienta dentro del tema social y de equidad (...) L. Sagaris

(...) no somos ciclistas urbanos, algunos son muy sectarios para su visión. En CV nosotros no nos conformamos con esa identidad. Nosotros somos multimodales porque caminamos, andamos mucho en bici, de repente agarramos un taxi cuando estamos apurados, tomamos buses o metro. Nos movemos poco en auto, casi nadie tiene auto en CV, o muy pocos, entonces somos multimodales (...) L. Sagaris

(...) Entonces el gran tema nuestro es construir equidad, igualdad y sustentabilidad. Son los grandes temas por cuales hemos querido ir trabajando. Y en eso trabajamos en el transporte, trabajamos en las medidas urbanas, etc. (...) P. Lanfranco

(...) CV se inscribe dentro del tema de la sustentabilidad que tiene 3 dimensiones: una dimensión social que para nosotros se reduce a la palabra equidad; una dimensión ambiental que para nosotros es una ciudad más verde, con transporte sustentable basado en lo no motorizado; y una dimensión económica que fortalezca el desarrollo local (...) L. Sagaris

De la opinión de CV tenemos que se identifican como una organización pionera en el aspecto de la participación ciudadana dadas las características que marcaron su origen cuando eran Coordinadora, esto es, 'una organización de organizaciones'. Además, los miembros de CV también se perciben como una organización interesada por los temas sociales además de los ambientales; en el caso del transporte se ocupan de dos temas: equidad y sustentabilidad en los modos de desplazarse por la ciudad. El concepto de 'ciudad sustentable' es el que inscribe su trabajo desde una perspectiva ambientalista, pero no se consideran ambientalistas 'puros' ya que no mantienen una postura rígida referente a esos temas en tanto han sido capaces de negociar cuando ha sido necesario. Otro aspecto importante acerca de la autopercepción que posee CV es que se consideran 'multimodales' puesto que recurren a distintos modos sustentables para transportarse como a la bicicleta, al transporte público y a la caminata.

Financiamiento para el mantenimiento de la organización: FINANC 1

Sobre el tema del financiamiento CV nos dice que necesita contar con los recursos, en dinero, mínimos necesarios para el funcionamiento de la organización, para obtener esos recursos recurren a una serie de actividades:

(...) En términos de los recursos tenemos una política que, por una parte, de valorar que necesitamos una parte de los recursos que vienen de la economía del dinero. Por lo que hemos desarrollado una serie de servicios, productos y actividades que nos permiten un ingreso que es súper mínimo, pero que significa pagar un arriendo, tener a alguien aquí en la oficina y todo eso

(...) L. Sagaris

(...) necesitamos pagar el arriendo, el teléfono y una secretaria, y eso es como 1 millón y medio(...)

G. Valdés

(...) Y eso lo hacemos en parte con una comida mensual que reúne entre 100 y 200 mil pesos dependiendo del lugar, de la comida y de las personas que asisten. Hacemos otras actividades como el remate de arte y artesanía que es un evento anual, creamos este centro donde vendemos chapitas, libros, videos, etc. y pensamos también tener socios del centro de servicios de ciudadanía y desarrollo local que pagan una cuota mensual que apoya también las actividades y la mantención de este espacio. Eso para permitirnos un funcionamiento mínimo siempre y permitir que nuestra agenda sea decidida por las organizaciones y los miembros de CV (...) L. Sagaris

Como vimos recién, CV depende de la obtención de recursos mínimos que les permite mantener el espacio físico de la organización, para ello se valen de actividades como comidas, ventas, donaciones y remates. Pero CV también percibe otros ingresos que provienen de la postulación de proyectos, en su opinión:

(...) Ahora, como tesorero debo decir que estamos bien complicados con los fondos, porque nosotros dependemos de algunos proyectos, si ganamos proyectos tenemos fondos, si no, no (...)

G. Valdés

(...) Al mismo tiempo postulamos a proyectos; a premios a la innovación en ciudadanía, que hemos ganado 2 veces ya, programas de pequeños subsidios de la ONU para el desarrollo y otros proyectos de financiamiento para cosas específicas (...) L. Sagaris

(...) y yo tengo como meta adquirir las destrezas necesarias para ir a una fundación y proponer un proyecto (...) y es una organización que no es muy cara, no es nada del otro mundo y no hemos podido conseguir tener en marcha algún proyecto, lo que nos permitiría estar más tranquilos para poder buscar otros proyectos (...) G. Valdés

Otros recursos con que cuenta CV: O REC

Además de los recursos en dinero, CV dispone de una gran cantidad de capital social que, según sus miembros, es el mayor sustento de la organización:

(...) El mayor recurso de CV no es dinero, porque si tú ves desde la historia nuestra (...) nosotros con la Coordinadora tuvimos un sitio web en 3 idiomas, cuando nuestro presupuesto anual no fue mayor de 500 lucas y eso lo pagábamos al abogado. Entonces nosotros somos, sin saberlo, ahora lo sabemos, nosotros somos expertos en generar y gestionar capital social, es el capital social el que nos salva la vida y nos permite la existencia pase lo que pase con la economía del dinero, y por eso todavía estamos acá y yo creo que vamos a seguir harto rato. Vamos a cambiar, quizás pasen muchas cosas con nosotros, pero es el capital social el 90% del presupuesto y 10% en dinero (...) L. Sagaris

(...) se fue produciendo una relación extremadamente interesante diría yo con los académicos, con los departamentos de ingeniería de transportes de la Católica y de la Chile, con el departamento de estudios urbanos de la Católica, con las escuelas de arquitectura, con los directores de las escuelas de arquitectura, en fin, y empezamos a tener una serie de relaciones académicas que fueron conformando una visión yo diría cada vez más fundamentada, cada vez más seria diría yo, en el sentido de tener una capacidad no solo de criticar, sino de criticar pero con fundamento (...)
P. Lanfranco

(...) lo primero es contar con muy buena información, de gran calidad y eso para nosotros desde nuestra creación como Coordinadora No a la costanera Norte, ha significado tener una fuerte alianza con los académicos en Chile y afuera (...) L. Sagaris

El capital social que maneja la organización proviene principalmente de los académicos y amigos que aportan con conocimientos que les permite tener una postura fundamentada de las problemáticas que tratan y, como consecuencia de ello, pueden adoptar un modo de acción crítico

y propositivo. También las experiencias exitosas de organizaciones ciudadanas extranjeras juegan un papel importante en la elaboración de sus estrategias discursivas, por lo mismo el nexo con académicos extranjeros es otro recurso importante que tiene CV.

Conclusiones del análisis objetivo A de CV

En consecuencia, la experiencia de la Coordinadora No a la Costanera Norte surgió en un momento de expansión de la ciudad, que es lo que ocurre cuando aumenta la densidad en las grandes urbes, se crean nuevos proyectos inmobiliarios –suburbios- más alejados de la zona central y, como consecuencia la población demanda por más viajes, entonces es el momento de las inversiones en infraestructura vial, sin embargo, a veces ocurre lo contrario, que la inversión vial provoca la creación de nuevos proyectos inmobiliarios. Santiago a mediados de los noventa, más ahora todavía, cumplía con todas las características de una ciudad metrópolis, es decir, en proceso de creciente densidad poblacional por lo tanto de expansión de las ciudades con el consiguiente aumento del parque automotor que facilita los traslados largos en distancias. Es así como entre los sectores privados y el gobierno nace la idea de hacer una autopista urbana que conecte aquellas zonas apartadas con la urbe, e hicieron un diseño que proponía atravesar la ciudad en superficie que afectaría a sectores de las comunas de Independencia, Recoleta, el emblemático Barrio Bellavista y Providencia. La iniciativa alarmó a la comunidad de estas localidades que se organizaron y unieron para dar la lucha en contra de la Costanera en 1996, pues se veían comprometidos sus intereses como ciudadanos, sean éstos residentes, trabajadores, comerciantes u otros. Una vez que el conflicto con la autopista estuvo negociado, decidieron permanecer organizados para seguir luchando por la defensa y promoción de un modelo de ciudad construido para la habitabilidad, movilidad y convivencia de las personas, entonces ¿qué es lo que impide aquello?: el uso indiscriminado del automóvil particular, por lo tanto la acción central de la organización CV en materia de transportes estará dirigida a desincentivar el uso del automóvil particular, y uno de los modos para lograrlo es oponiéndose férreamente a la construcción de megaproyectos urbanísticos que permitan el traslado en automóvil, o bien negociando para que dichos megaproyectos no afecten directamente la calidad de vida de los habitantes. Con la experiencia de la Coordinadora los ciudadanos comenzaron a conocerse y a intercambiar aportes –muchas veces de tipo técnico concerniente al tema de las consecuencias de las carreteras urbanas- con lo cual fue tejiéndose una red social con distintos actores sociales e institucionales, nacionales e internacionales, y profesionales, lo que contribuyó a que la organización diera su lucha con argumentos respaldados y adoptara una modalidad de acción propositiva. La red social con que cuenta CV no sólo se manifiesta en conocimientos técnicos sobre el tema, sino que también significa un capital social importante, cuyo aporte muchas veces ‘les salva la vida pase lo

que pase con la economía del dinero', según dice Lake Sagaris. Con relación al tema del financiamiento, CV tiene el proyecto de adquirir la técnica de exposición de proyectos y posterior sollicitación de recursos a distintas empresas privadas con conciencia social.

Por otro lado, el tipo de participación ciudadana que poseen se caracteriza por ser flexible, ya que el momento y los sujetos/ actores participantes se determinan acorde se van sucediendo los acontecimientos que forjen a la participación, tiene que ver con la coyuntura del momento. Así, en la comunidad de amigos de CV, y eventuales participantes de las actividades, se cuentan vecinos, amigos, comerciantes y trabajadores de los mercados de la Vega Central y de Bellavista, también tienen contactos con distintas instituciones y académicos ligados a su quehacer.

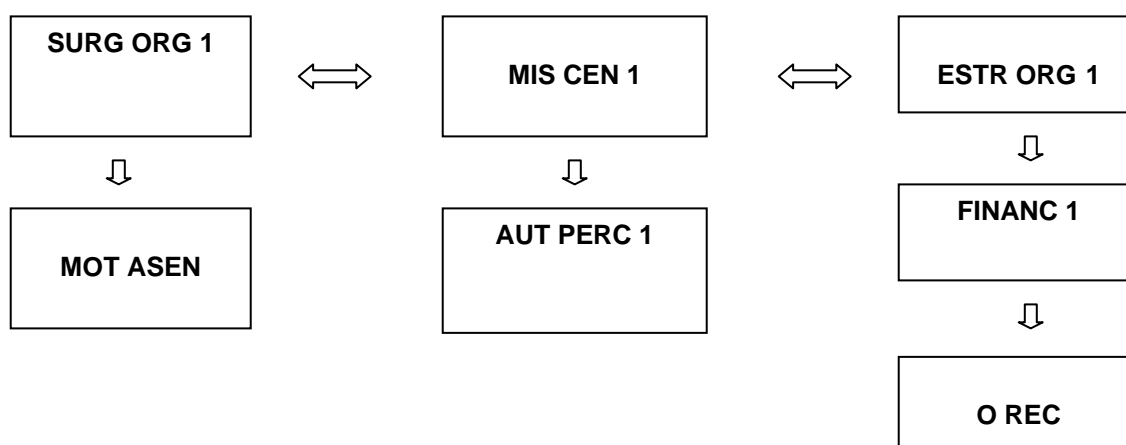
Las relaciones entre los distintos tópicos están estructuradas, a mi modo de ver, por un eje central que es la 'misión central' (MIS CEN 1), pues influye en todos los aspectos de la organización. Esta misión reunió a los ciudadanos (SURG ORG 1) en pos de un objetivo común que fue ejercer presión ciudadana sobre las decisiones que atañen a la construcción de las ciudades. La Coordinadora estuvo activa durante varios años hasta asentarse y convertirse en la organización que hoy es (MOT ASEN) La particularidad de la experiencia de la Coordinadora hizo que la estructura organizacional fuera también particular (ESTR ORG 1) en tanto es flexible, 'tipo acordeón' como señalara Lake Sagaris, al igual que la participación la estructura se adapta a las distintas realidades del momento. En tanto el modo de financiamiento (FINANC 1) es muy parecido a lo usual en este tipo de organizaciones: por medio de la adjudicación de proyectos por un lado, y venta de artículos por otro, para la sobrevivencia también se valen de otros recursos (O REC) como es el capital social.

A continuación se presenta un cuadro resumen y un esquema que muestra el modo en que se relacionan los tópicos

Metacategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
Misión Central de la organización	Que la ciudad vaya dejando el auto	MIS CEN 1

Subcategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
Surgimiento de la organización	A partir de la experiencia de la Coordinadora No a la Costanera Norte	SURG ORG 1
Motivos que ocasionaron el asentamiento de la	Continuar con la lucha por los derechos ciudadanos de forma establecida	MOT

organización		ASEN
Estructura de la organización	Cuenta con una directiva compuesta por un núcleo permanente, un y equipo de trabajo mínimo estable. La participación posee un modelo flexible. Tanto participación como números de involucrados en un proyecto dependen de la coyuntura del momento.	ESTR ORG 1
Financiamiento para mantenimiento de la organización	La mayoría de los fondos provienen de la postulación a proyectos.	FINANC 1
Otros recursos con que cuenta CV	Capital social generado por las relaciones que fueron haciendo durante la lucha contra la autopista, y durante su historia más general como organización.	O REC
Autopercepción como organización	Se identifican como ciudadanos ambientalistas, pero no ambientalistas 'puros', pues a veces negocian con los ideólogos de las autopistas. Les gusta empoderar ciudadanía, por lo que se sienten solidarios mas no paternalistas.	AUT PERC 1



Análisis de categorías objetivo B de CV

El problema de la construcción de autopistas urbanas y las políticas públicas que las sustentan: PROB AUTOP

La acción de la organización CV se configuró a partir de la Coordinadora No a la Costanera Norte que se formó con el objetivo de oponerse a la construcción de una autopista urbana que iba a pasar por sus barrios, ésa fue la primera postura de la Coordinadora. Pero luego se dieron cuenta que el problema mayor que trae la construcción de autopistas urbanas es que implica una serie de políticas públicas que facilita un modelo de ciudad diseñado para el desplazamiento en automóvil, en opinión de sus miembros:

(...) nos dimos cuenta que el problema no era que la carretera iba a pasar por estos lugares, sino que el problema era la carretera en sí y que es lo que significaba para la ciudad, y ese tipo de inversiones públicas para la ciudad, y ese tipo de políticas públicas para la ciudad, que no consultan, que no tienen participación ciudadana, que crea una serie de conflictos, que segrega la ciudad, que la divide y que en definitiva es una ciudad mucho más inequitativa que sin carretera
(...) P.Lanfranco

(...) Buscando una ciudad distinta, haciendo conciencia de que es posible construir una ciudad distinta, de que se están malgastando los medios, de que las políticas son equivocadas, que falta coraje y voluntad política en nuestros tomadores de decisiones y que además había poco conocimiento a nivel general, no sólo a nivel de la ciudadanía, sino que a nivel de los tomadores de decisiones (...) P.Lanfranco

(...) de calmar el tráfico, de cómo es posible vivir en otra ciudad y cómo los automóviles en definitiva han ido deteriorando la calidad de vida no sólo de Santiago, sino que del país entero, y por lo tanto cómo las políticas públicas destinadas a incentivar el uso del automóvil ha significado una política completamente errada y equivocada (...) P.Lanfranco

La oposición a la construcción de la Costanera Norte significó una serie de cuestionamientos de parte de los ciudadanos potencialmente afectados por ella. Estos cuestionamientos se refieren principalmente al tema de las políticas públicas destinadas a transportes y urbanismo, así como también a la falta de participación ciudadana en la toma de decisiones que los afectan directamente. También comienzan a tomar una postura propositiva en lo relativo a los modos factibles de construir una ciudad distinta que mejore la calidad de vida de los habitantes y contribuya a la equidad social. De este modo aparece una disputa, cuyo espacio de conflicto es la ciudad, entre la tecnoburocracia –los tomadores de decisiones- y la ciudadanía que demanda más equidad en los modos de habitar la ciudad por lo que proponen la construcción de una ciudad distinta basada en los modos no motorizados de transporte.

Las carreteras no contribuyen a solucionar el problema de la congestión: INEF AUTOP

La construcción de carreteras se ideó como alternativa para resolver el problema de la congestión además, la carretera sería, junto con el auto, un símbolo de desplazamiento rápido y de progreso, en la opinión de CV:

(...) Grasa equivocación, fue darle una señal a toda la ciudadanía de que este era un país que iba en vías de desarrollo y que el auto era la única forma de moverse y que las carreteras invitaban a

los autos a desplazarse rápidamente de un lado a otro de la ciudad. Y hoy día vemos que la ciudad comienza a transformarse en las carreteras congestionadas (...) P.Lanfranco

(...) se dieron cuenta de algo que le dijimos hace 10 años atrás, que las carreteras estaban mal diseñadas, que una cosa era el flujo que se generaban dentro de la carretera y otro al momento de salir de la carretera... El mayor ejemplo es el de la Costanera norte en la hora pic, o sea, usted aumentó la velocidad, pero se demora 20 min. en salir de la carretera, entonces de qué le sirvió (...) P.Lanfranco

(...) Es un modelo de ciudad completamente insustentable, lo hemos conocido durante los últimos 15 años, y seguimos viendo como no se resuelven los problemas a pesar de las cuantiosas inversiones en carreteras que se han hecho y que eran la gran solución del gobierno de Lagos para descongestionar y descontaminar la ciudad (...) P.Lanfranco

Entonces tenemos que, según CV, las carreteras no aportan en la descongestión de la ciudad, por lo mismo no cumplen la promesa de ganar tiempo puesto que se provocan atochamientos en las salidas de las carreteras impidiendo la movilidad de los vehículos, en consecuencia el tiempo ganado dentro de la carretera se pierde fuera de ella. Asimismo es recurrente el tema del dinero que el estado ha invertido en las carreteras, lo que ha contribuido a la construcción de una ciudad insustentable primero en aspectos de equidad social y segundo en aspectos ambientales, esto se ve reflejado en la inequidad en el acceso y ocupación del espacio público dada la congestión y en la contaminación del aire dadas las emisiones tóxicas de los vehículos, respectivamente. También se reitera el tema que dice acerca de la tolerancia en las diversas maneras de circular – habitar la ciudad.

Movilidad y espacio público: MOV ES PU

Unos de los componentes fuertes de la insustentabilidad en el actual modo dominante de transporte son la inhibición de la movilidad de las personas al construir modelos de ciudades para el desplazamiento en automóvil motorizado y el espacio público que es empleado por éste, ya sea circulando -o intentando circular cuando hay taco- o estacionado en las calles y veredas, lo que resta lugar y tiempo a las personas que no ocupan este medio para transportarse -por lo que es aquí donde se hace efectiva la inequidad-. Por esta razón el espacio público que es ocupado por los automóviles es otro argumento importante que utiliza CV para demostrar la actual insustentabilidad en el transporte urbano, a decir de la organización:

(...) Pero cuando uno habla de transporte sustentable no solamente tiene que ver con decir no a los automóviles, tú dices no a los automóviles porque tiene un límite, no es necesario ser un genio para darse cuenta que el espacio que va ocupando el automóvil es cada vez mayor y en algún

momento siempre se va a saturar (...) El argumento es que tú no puedes decirle a la gente que no compre automóvil, nadie puede prohibirlo, pero el tema es que si toda la gente tuviera automóvil nadie se movería en este país, nadie. Habría un taco permanente; no se movería el transporte público ni el privado (...) P.Lanfranco

(...) la calle A. López de Bello pasó a ser una playa de estacionamiento, por toda la cantidad de locales que se fueron abriendo y a ninguno se le fue exigiendo estacionamientos (...) P.Lanfranco

(...) Porque piensa tú en un buen transporte, en este espacio, por ejemplo, caben supongamos 6 autos, el promedio de ocupación del auto es de 1.5 personas, 6×1.5 son 9 personas más o menos las que están acá. Aquí en este espacio cabe un bus, pero un bus tiene en vez de 9 personas tiene 35 personas, y es el mismo espacio que es escaso, entonces ese principio de favorecer el automóvil cuando es menos eficiente desde el punto de vista del aprovechamiento del espacio público es un error. Y si tú estás privilegiando el automóvil salen beneficiadas esas dos personas que vienen en auto y estás perjudicando a las 35 personas que vienen en el bus en sus horas, en su tiempo (...) G. Valdés

(...) Además se obstaculizan entre todos y ese costo no se paga. Ellos dicen que están pagando permiso de circulación, pero eso es un impuesto patrimonial, lo paga el del mercedes más caro y el del fiat palio más barato, aunque contaminen lo mismo o uno más que otro. No es un concepto de uso, es de pagar porque tú eres rico, ésa es la ley del permiso de circulación. No es un costo de pago por lo que generas al transitar, que es el costo a los demás, ese impuesto no hay acá (...) G. Valdés

Con relación a la ocupación del espacio público, la cita anterior puede leerse como una demanda por contemplar y regular el costo a los demás que generan los vehículos motorizados particulares al transitar.

Propuesta de regulación en la circulación del auto como medida pacificadora de tránsito:

REG

Con relación al argumento que señala Gregorio Valdés sobre el costo a los demás que se genera al circular en los modos motorizados particulares, surge la propuesta del cobro de una tarifa vial que traería como consecuencia una disminución sustantiva del uso del automóvil, tal como ha ocurrido en Londres, por ejemplo. En palabras de la organización:

(...) porque los vehículos de Santiago tienen TAG, y si tienen TAG es cuestión de colocar porteros electrónicos en todas las entradas del anillo y chao, tarificación vial (...) P.Lanfranco

(...) ¿Qué es lo que trajo como consecuencia la tarificación vial en Londres?, una disminución inmediata del uso del automóvil en un 17%, bajaron mucho las emisiones y la congestión, y ahora están agrandando el anillo porque lo hicieron en un área relativamente pequeña (...) P.Lanfranco

Modos de transportes sustentables: TSPTES SUST

El uso del automóvil particular para desplazamientos urbanos sería lejos la manera menos sustentable de transporte. El modelo ideal de transporte sustentable sería el uso de los modos no motorizados como la bicicleta y caminar, y el empleo del transporte público, según CV:

(...) caminar en primer lugar, o sea hoy día en Chile el 30% de los viajes se hace a pie y nadie reconoce eso (...) Entonces ¿dónde están las grandes veredas?, ¿dónde están los grandes parques que van uniando la ciudad para que la gente camine a pie?(...) P.Lanfranco

(...) la bicicleta, que desde, qué sé yo, en el año 2000-01-02 no hubo ninguna política para la bicicleta, 300 mil viajes se hacían en bicicleta, lo que correspondería como al 2 o al 3% de los viajes, más o menos, no había ningún incentivo y ahora tú ves que esta cifra se duplicó con los pocos incentivos que se han hecho; unas pocas ciclovías por aquí, donde se ha hablado un poco más de la bicicleta, donde ha estado el proyecto bicivilízate ahí de por medio, en fin, pero ya hoy día se ven muchos más ciclistas que antes (...) P.Lanfranco

(...) Tercero, el transporte público, el transporte público es esencial y absolutamente vital, mueve un 50% de los viajes en Chile y resulta que las inversiones hacia el transporte público son mínimas. El Transantiago es un desastre total total y anunciado además (...) P.Lanfranco

(...) y se combina con el patrimonio porque para nosotros número uno, la caminata y la bicicleta es el patrimonio de transporte urbano más antiguo que tenemos, una tecnología inigualable yo diría, y al mismo tiempo es a pie o en bicicleta que tú disfrutas realmente lo mejor que tiene la ciudad, en auto tú estás evitándolo (...) L.Sagaris

El transporte sustentable abarca, en términos de CV, dos grandes cuestiones, uno es la sustentabilidad en términos de equidad, esto porque los medios de transportes basados en los modos motorizados ocupan el espacio público que es de todos y además porque generan tacos que aumentan el tiempo de desplazamiento de los pasajeros. El segundo gran tema es el de la

sustentabilidad en términos ambientales dado que los medios motorizados de transportes aportan con una importante cuota de contaminación acústica y del aire. Por otra parte el transporte motorizado particular sería alienante ya que impide el contacto con el otro o con la ciudad misma.

El tiempo que demora una persona en desplazarse: TEMP DESPL

El factor del tiempo empleado en los traslados también es de gran importancia porque en él repercute directamente la buena o mala calidad de vida de los ciudadanos:

(...) este país que pierde en la práctica en promedio 1.5 horas al día en transportes (...)

P.Lanfranco

(...) Si tú le bajas eso a 1 hora o ½ hora que le bajas en promedio a nivel nacional, hay ½ hora más para el ocio, para estar con la familia, para copetear, para trabajar, para lo que sea, pero no estar perdiendo esa ½ hora arriba del bus (...) P.Lanfranco

(...) También es mucho más equitativo porque si el 50% de la población se mueve en esos buses y tú le colocas buses de buena calidad, disminuye el tiempo en transportarse y aumenta la productividad a nivel nacional (...) P.Lanfranco

(...) Porque el señor que anda en automóvil en aras de su libertad y de su espacio para oír música, obliga al señor que anda en bus a levantarse más temprano o a llegar más tarde a su casa, está obstaculizando su tiempo (...) G. Valdés

Como vemos el uso inconsciente del automóvil particular genera costos impagables para todos, pero sin duda son los pasajeros que se movilizan en el transporte público los que se ven más perjudicados en sus tiempos diarios. Asimismo, si se reducen los tiempos de desplazamiento de los usuarios del transporte público, se liberaría tiempo libre y se mejoraría la calidad de vida de un gran porcentaje de la población.

Opinión del Transantiago: OP TSTGO

Para CV el Transantiago es una idea de política de transporte público que en un comienzo prometía resolver problemas sociales ligados él. Al mismo tiempo se evidencia la postura en cuanto a los problemas atribuidos al modo actual de transporte particular urbano basado en lo motorizado, estos problemas serían la inequidad social que repercute en la mala calidad de vida, los daños ambientales y en una pobre convivencia social. La inequidad se vería reflejada, tal como vimos anteriormente, en el favorecimiento de un modelo de ciudad pensado para el desplazamiento en automóvil, las pérdidas de tiempo de la gran mayoría de pasajeros y la

ocupación del espacio público. Los daños ambientales serían las contaminaciones del aire y acústica que provocan los vehículos al circular, esto va en desmedro de la calidad de vida de la población que también se ve afectada por la disminución de áreas verdes y veredas por donde transitar:

(...) Aquí te hablo como ciudadano común y corriente que ha visto que lo anunciaron con gran bombo, como una maravilla y después lo fueron bajando de categoría y le quitaron dinero, entiendo que el pdte. Lagos le quitó dinero a Transantiago, la cantidad de plata que le pasó el gobierno de Chile a la Costanera Norte fue enorme, fue cuando empezaron a construir porque no tenían tanto capital y eso se sacó de platas del Transantiago que iba a beneficiar a muchas más personas, pero al pdte. Lagos le gustaban mucho estos megaproyectos, estaba muy enceguecido (...) G. Valdés

(...) Nosotros creemos que Transantiago es vital para Santiago desde cualquier punto de vista, equidad social, medioambiente, calidad de vida, convivencia social, pensamos que un proyecto de transporte urbano, que mejora el transporte colectivo es exactamente lo que se tiene que hacer y es la clave para resolver en 2,3,4 años temas de igualdad que es difícil de resolver de otra forma (...) P.Lanfranco

(...) con el Transantiago, por lo menos en los lineamientos generales no nos gusta mucho como se ha implementado, pensamos que el transporte público sigue siendo el pariente pobre del sistema de transporte urbano cuando debería ser la vedette y la regalona de todos (...) L.Sagaris
(...) Pero la versión de Transantiago que tenemos hoy día es un sistema de transporte urbano ni siquiera de segunda o tercera clase, de última clase. Las últimas noticias dicen que ya no van a cambiar todos los buses, que a algunos los van a pintar no más, es nefasto en términos de la comodidad de los pasajeros y de las emisiones. Por sobre todo, la falencia más grave de Transantiago es la ausencia de vías segregadas (...) L.Sagaris

(...) de la calidad de vida de la gente y sobre todo de la igualdad en términos de cómo un transporte público de buena calidad, seguro, rápido, eficiente, es disfrutado por la gente de menos ingresos, y también por la otra gente porque como son transportes de muy buena calidad la gente rápidamente se da cuenta que es mucho más fácil, más rápido, más seguro y mejor en términos de economía y de tiempo para cualquier persona viajar en buses de transporte rápido que es lo que se quiso hacer y que hoy es un desastre el tema del Transantiago, pero esa era la idea inicial (...)
P.Lanfranco

Los miembros de CV también aseguran que si el transporte público fuera de buena calidad y contara con corredores segregados que disminuyera los tiempos de viajes, aumentaría la cantidad de usuarios que cambiarían el transporte privado por el público. La demanda por corredores

segregados también lleva implícita la petición por un espacio pluralista donde puedan coexistir los distintos modos de transportarse y habitar la urbe.

Las autoridades de gobierno en el transporte público: AUTOR TSPTE

Los miembros de CV también creen el tema del transporte público no es tratado de una forma seria e informada por las autoridades, éstas no serían competentes con el cargo, además serían carentes de decisión y voluntad políticas. También se repite el tema de la gran cantidad de dinero que el estado ha invertido en autopistas concesionadas y que no ha hecho la inversión necesaria para un transporte público de buena calidad, en opinión de CV:

(...) Transantiago era Transantiago hasta Germán Correa, después que se va Germán Correa a uno le queda claro que aquí se acabó la prioridad política del gobierno y pone un funcionario de tercera categoría a cargo del Plan Transantiago (...) G. Valdés

(...) una persona que tenga la autoridad política para imponer un plan de ese estilo que era muy fácil: corredores segregados, qué significa corredores segregados?, corredores única y exclusivamente para el transporte público, ¿por qué?, porque eso significa que no hay tacos para el transporte público, que tú viajas seguro, sabes que te subes a las 5:10 en una parte y te bajas diez minutos después en tu destino, todos los días a la misma hora en el mismo lugar, etc, etc (...) estamos hablando de grandes cuestiones, de grandes políticas que no se aplican por una falta de decisión política y por una falta de visión (...) P.Lanfranco

(...) El gobierno de Lagos invirtió 320 millones de dólares de inversión neta del estado, plata de todos los chilenos, en Costanera Norte y no tuvo 250 millones de dólares para invertir en Transantiago. Costanera Norte la usan 30 mil vehículos al día y Transantiago lo usa 6 millones de personas al día, o sea, el tema de la inequidad salta a la vista (...) P.Lanfranco

(...) Transantiago está desperfilado a lo mínimo, la decisión del pdte. Lagos fue la principal, después los demás lo han bajado un poco por lo que no tengo una buena imagen de lo que va a ser el Transantiago, ojalá me equivoque (...) Si yo la otra vez me equivoqué y tomé una micro que era una de las amarillas que estaba pintada de blanco, no! La misma chatarra, esto está muy mal pensado es pura propaganda, es un cartel que quiso hacerse la concertación de decir 'vamos a tener una ciudad estupenda' y fue puro bluff, una medida pésima, el ministro de transportes que había, que no cacha na' de transportes, Estévez era, si Estévez es economista (...) G. Valdés

A decir de CV, las autoridades de gobierno vinculadas al transporte no son las más idóneas para los cargos que ocupan ya que no se comprometen con un sistema de transporte público eficiente que favorezca a la mayoría de los usuarios de éste.

En las citas anteriores también cabe señalar el comienzo auspicioso que los miembros de CV le atribuyen al Transantiago y que con el correr del tiempo se ha ido desvirtuando. CV no se refiere explícitamente a todas las razones puntuales que han provocado esa situación, pero mencionan el pintado de los buses amarillos y no su renovación como había sido planteado en un inicio, además de la falta de inversión de recursos económicos en el sistema. Acá también puede sobreentenderse el 'fracaso anunciado' del sistema de transporte público en relación a las noticias que han estado circulando los últimos meses entre las que se puede contar los reiterados atrasos en la implementación, las fallas técnicas y lo ininteligible que resulta el sistema para la mayoría de los usuarios. Igualmente se repite el tema de los corredores segregados como medida necesaria para acortar los tiempos de traslados en la locomoción colectiva.

Transportes, género y grupos etéreos: GEN ETA

El tema del género en el transporte es empleado como una nueva estrategia discursiva de CV para fundamentar más razones de por qué debemos cambiar el modo de pensar el transporte urbano. Pensarlo desde la perspectiva de la mujer sería una alternativa más que potente puesto que resolvería una serie de problemas propios de la sociedad actual como el envejecimiento de la población y, al mismo tiempo, un transporte público pensado en la mujer aporta a la construcción de una ciudad más amistosa para los niños y discapacitados, en la opinión de CV:

(...) También hay otro tema que este grupo etéreo –que son los tomadores de decisiones- lo conforman hombres de entre 35 y 55 años, son hombres que en general están entrando en la época más intensa de su vida laboral, por lo tanto son muy ricos en dineros y muy pobres en tiempo, por lo que tienen una tendencia a construir sistemas de transportes para la rapidez, sean estos buses, metro o autopistas que llevan de la casa al trabajo y del trabajo a la casa. Los adultos mayores, los jubilados, las mujeres, o sea, la mayoría de la población no viajamos así (...)

L.Sagaris

(...) estamos en medio de una población que envejece, ya los viejos van a ser la mayoría de la población en 10 y en 20 años más esto va aumentar mucho más, esto significa que los adultos mayores tienen diferentes necesidades en términos de transporte, y tienen diferentes capacidades también, de repente tú no puedes pedir a una persona de 80 años que suba tres niveles de escaleras para subir al metro, entonces cuando uno piensa el transporte en lo que ya está y en lo que viene con mucha fuerza, uno se da cuenta que declaraciones como esta de las autoridades de gobierno que en su momento dijeron que no valía la pena construir el metro para los

discapacitados fue una locura, porque al final un metro amistoso a los discapacitados es un metro mejor para los niños, para los adultos que andan con niños y para los adultos mayores (...)

L.Sagaris

(...) Entonces un sistema hecho para el auto a las mujeres no nos sirven (...) El transporte en Santiago tiene un sesgo de género fuertísimo (...) Lo que parece una cosa sin importancia, que sean hombres entre 35 y 55 años, es algo que impacta muy fuerte, muy profundo porque crea sistemas de transportes machistas y alienantes. Entonces, lo que yo creo, es que pensar el transporte desde la mujer significa mejorar el transporte para toda la sociedad, mientras que cuando tú piensas el transporte desde el hombre, estás mejorando el transporte para el individuo

(...) L.Sagaris

(...) con las Macletas sí estamos iniciando un trabajo de análisis y reflexión sobre el tema de mujer, ciudad y transporte, o sea el tema de género y transportes. Que es un tema que ha sido desarrollado en el mundo de habla inglesa, pero no en español (...) L.Sagaris

También encontramos en las opiniones de CV que las decisiones que se toman en torno al transporte tendrían una influencia de género, esto es, que las medidas diseñadas son realizadas por hombres de entre 35 y 55 años, que tienen necesidades que no representan a las de la mayoría de la población y tampoco consideran sus tendencias gruesas –como el envejecimiento de la población- es decir, son personas ricas en dinero pero pobres en tiempo, por lo tanto diseñan ciudades que facilitan el traslado rápido en automóvil.

Una ciudad y la vida cotidiana en ella se ajusta al sistema de transportes que utiliza: AJUS CIU

En las citas siguientes veremos cómo los modos de movilizarse de los ciudadanos forma y transforma la ciudad:

(...) Porque lo que tenemos que hacer es decidir qué ciudad queremos y de ahí decidir qué sistema de transporte urbano queremos (...) L.Sagaris

(...) tú puedes ver que la calle A. López de Bello que hace 10 años atrás era una calle súper tranquila, hoy día porque tomaron un par de medidas por allá por el oriente, pasó a ser una carretera, con el consiguiente de mermar la calidad de vida de la gente de acá (...) P.Lanfranco

(...) O la pasada que hay ahí donde antes estaba la rotonda Grecia hay autopistas en altura y ahí habían edificios y resulta que la carretera le llega al tipo del tercer piso, ahí ahí ahí al lado como si estuviera ahí al lado. Imagínate que el tipo compró el departamento ahí pa' ver la cordillera y años después le construyen una carretera! O sea, ya es una falta de respeto y de cuidado (...)

P.Lanfranco

(...) Y rompieron la red social que era lo más valioso, eran grupos de familias que llevaban viviendo ahí más de 100 años, gente que se conocía de toda la vida. Que no es lo mismo que te vayas un día a una población donde nadie sabe de ti, donde eres un tipo sin ninguna historia. Porque imagínate una madre soltera que la red social pa' ella es absolutamente vital y este país es muy bueno pa' eso, que el jardín infantil, que 'vecina le puedo dejar el niño ½ hora..' o 'voy a trabajar en las mañanas, le pago algo..' etc, son cosas que no podía hacer cuando se te rompe la red social

(...) P.Lanfranco

Este último párrafo grafica una parte de lo que ocurre cuando las autopistas urbanas atraviesan las ciudades dividiéndolas y rompiendo la red de vecinos y amigos del barrio que muchas veces prestan ayuda para solucionar problemas prácticos de la vida cotidiana. Esto también apunta a la necesidad de una participación ciudadana que decida, o forme parte de la decisión, del diseño de la ciudad y que éste contemple diversos modos de moverse y además que no disminuya la calidad de vida de sus habitantes; por lo que las resoluciones sobre el diseño urbano deberían hacerse desde la perspectiva de la convivencia y coexistencia dentro del espacio público que es la calle.

Una ciudad amable es aquella que acoge a sus habitantes: CIU AMA

El concepto de ciudad amable es frecuentemente utilizado por CV, la importancia de tener una ciudad amable radica en la mejora de la calidad de vida y convivencia de las personas. Asimismo, una ciudad amable sería por definición una ciudad sustentable:

(...) construir una ciudad sustentable. Sustentable primero, y lo más importante, en su dimensión de igualdad social; segundo en términos ambientales y tercero en términos de convivencia social, para no decir de 'seguridad ciudadana' que nos deja a todos como si viviésemos en una cárcel (...)

L.Sagaris

(...) Nosotros no creemos en la represión como medida de seguridad, creemos que ese es un planteamiento absolutamente equivocado, lo que corresponde es hacer una ciudad más amable

(...) P.Lanfranco

(...) Y cuando tú tienes un espacio amable la gente sale a la calle. Cuando tú tienes un espacio que no es amable tú te escondes en tu casa y te vas a otro lugar, etc, y donde no hay público llegan los delincuentes y esa es una ecuación sine qua non (...) P.Lanfranco

(...) una ciudad menos hostil, más agradable, que hayan más cafés como estos donde uno pueda conversar tranquilo, que haya un transporte adecuado, que no haya tanta autopista, que no se privilegie tanto el modo motorizado que es ruido y contaminantes, y ocupar ese espacio para los medios más naturales, no motorizados como para el peatón, las bicicletas, para los parques, eso
(...) G. Valdés

(...) por la causa de una ciudad más amable en términos de que tenga más metros cuadrados de parques, que el instrumento del manejo del suelo sea más razonable y no un simple decreto del director de obras de la municipalidad que cambie le uso del suelo a su antojo cada mes o cada año, que haya más conciencia en el fondo de un urbanismo, que no lo hay. Aquí hay un ministerio de vivienda y urbanismo, pero no de urbanismo es solo de vivienda (...) G. Valdés

En consecuencia, una ciudad amable sería aquella que privilegia un modelo de transportes basado en lo no motorizado lo que traería consigo una serie de beneficios como el aumento del espacio público y más áreas verdes que es disfrutado por todos y esto favorecería también en el estado anímico de las personas y así se fortalecería el tejido social. En la última cita también encontramos otro elemento que es el manejo de uso del suelo de manera razonable, ya que actualmente no hay una regulación clara al respecto lo que permite que éste sea modificable al antojo de las autoridades municipales y de las inmobiliarias. Esto puede verse en las reiteradas ocasiones en que las inmobiliarias han utilizado suelos agrícolas situados preferentemente en la periferia para la construcción de conjuntos habitacionales, que, como consecuencia demandan más viajes en vehículo motorizado y esto acarrea la demanda de nuevas autopistas 'rápidas' y junto con ello se desfavorece la configuración de una ciudad inteligente en términos urbanos.

Ciudad y estética: CIU EST

(...) hay algunos que creen que la estética es la buena pinta o la mala pinta, pero no es tan así porque el tema de la estética tiene una gran influencia en las emociones, en los niveles de violencia, en como la gente se siente hacia la ciudad y hacia el espacio público. Un espacio público hermoso donde la gente se siente cómodo y acogido es al tiro un espacio más seguro para todos, entonces no es menor el tema de la estética en la ciudad (...) L.Sagaris

Para los miembros de CV el tema de la estética también repercute en la convivencia social, ya que un modelo de ciudad creado para el automóvil es hostil para el peatón, esto lo afectaría anímicamente y/ o evitaría salir fuera de su hogar. Asimismo, dentro del automóvil el o los pasajeros estarían encerrados, por lo que evitan – voluntaria o involuntariamente- también el contacto con el exterior y con el otro.

Significado del automóvil: como señal de status social y de progreso: SIG AUT a

Actualmente la tenencia de vehículos motorizados es concebida como señal de status y progreso social, de hecho los modos sustentables de movilizarse como la bicicleta, la caminata y el transporte público son reconocidos tradicionalmente como medios para personas pobres o de bajos recursos económicos, en la opinión de CV:

(...) 'oye, mira sabes que no, la carretera no se puede construir porque lo único que están haciendo es fomentar el uso del automóvil' y te contestan 'sí, pero no podía parar el progreso, po', primer argumento (...) P.Lanfranco

(...) cuando me veían en mi bicicleta lo que sí me hacían era la famosa broma de unos cuantos años atrás, esa del banco de Santiago 'cómprate un auto Perico', me gritaban y yo les decía que tenía dos autos y los dos pagados, jejeje (...) G. Valdés

(...) Chile sigue siendo un país muy aislado y está siguiendo un modelo a tontas y a ciegas que ha fracasado en el resto del mundo (...) L.Sagaris

De las citas anteriores podemos -nuevamente- encontrar sugerencias de instalar un debate por aceptar y promover la convivencia de distintas opciones que hay para movilizarse. También, en opinión de CV, vemos como el automóvil es un objeto de valor, que en Chile y otras partes del mundo son considerados como componentes que erróneamente reflejaría en algún modo el nivel de “desarrollo” de un país.

Significado del automóvil: como medio generador y facilitador de contaminación, problemas de salud y de accidentes de tránsito: SIG AUT b

Para CV el automóvil también es visto como una ‘arma’ con la cual se puede dar muerte a alguien, por lo que los conductores deberían ser conscientes de ello y también conocer las implicancias negativas que aporta para él mismo y para los demás:

(...) es que los tipos que tienen más poder van poco a poco entendiendo que tienen un arma con la cual pueden matar en la calle, y por lo tanto se ponen más cuidadosos, y empiezan a entender que en la calle tienen que convivir con los otros modos (...) P.Lanfranco

(...) andar en automóvil es mucho más contaminante para el tipo que anda adentro del automóvil que para el que va afuera porque recibe de base lo que está afuera y adentro le agrega la contaminación que él mismo genera y como el espacio es reducido y cerrado, y los viajes son de una hora o media hora, el tipo se va quedando sin oxígeno (...) incluso es mejor andar en bicicleta en los días de preemergencia que en auto (...) además están todos los problemas de sedentarismo, obesidad, cardiovasculares, envejecimiento prematuro, etc (...) P.Lanfranco

Así, de la opinión de CV, se puede ver que el uso cotidiano del auto provoca una serie de problemas asociados además de la contaminación, también implicaría un estilo de vida que repercute desfavorablemente en la salud de las personas, con el consiguiente deterioro de la calidad de vida.

Conclusión diagnóstico o análisis de la situación para objetivo B

Para CV el tema del transporte urbano reviste especial interés en tanto consideran que el modelo de transportes que utiliza una ciudad influye directamente en la calidad de vida de los habitantes. Por tanto ellos consideran que el sistema de transportes que hay actualmente en Santiago no contribuye al bienestar de la gran mayoría de los usuarios. CV sostiene que el problema central es que el modelo de ciudad que se está imponiendo es insustentable en términos ambientales y en términos de equidad social. Un diseño de ciudad que facilita la movilidad de los automóviles, es un diseño hostil para peatones, usuarios del transporte público, ciclistas, discapacitados, adultos mayores entre otros, en tanto son éstos quienes sufren las consecuencias de la congestión en la pérdida de tiempo en sus viajes diarios, además también comparten con los automovilistas una contaminación que no han generado, por ende, el diseño urbano pensado para el automóvil es inequitativo para aquellas personas que no poseen auto. Por otra parte, la utilización de gran parte del espacio público por los automóviles, ya sea circulando o estacionado, va en desmedro de la calidad de vida de la población, sobretodo de aquella con menos recursos quienes son los que realmente habitan el espacio público. Por esta razón proponen la construcción de una ciudad amable que acoja a todos sus habitantes y el modo de hacerlo es implementando políticas públicas que favorezca los modos sustentables de traslado a tracción humana e incentive el transporte plurimodal ofreciendo un transporte público de calidad y con corredores segregados de uso exclusivo para la locomoción colectiva, cuyo fin es no retrasar el viaje de los usuarios por efectos de la congestión vehicular. Pero lo que la realidad muestra son las grandes inversiones en megaproyectos viales urbanos como autopistas y paso niveles para automóviles que segregan la

ciudad, rompiendo el tejido social de barrio, dificultando los accesos a ciclistas y peatones y promoviendo por tanto el uso del automóvil particular como única alternativa de desplazamiento. Además las carreteras serían ineficientes pues no cumplen con la expectativa de ganar tiempo puesto que también se producen atochamientos en ellas. CV también reconoce que el problema del aumento del parque automotor está relacionado con la cultura popular que considera al automóvil como una señal de status social y progreso.

Por otra parte, también proponen la pacificación del tráfico mediante iniciativas barriales como el cierre de calles al automóvil particular o como la regulación de ingreso del automóvil particular a espacios congestionados mediante un sistema de 'tarificación vial' que 'castigue' o pague el costo que genera a los demás por circular injustificadamente, tal como lo dijera Gregorio Valdés. No obstante, estas medidas de regulaciones al tránsito del automóvil particular solo son posibles si existe una real voluntad política para aplicarlas, por esto mismo el trabajo de CV contempla una parte para la creación de voluntad política mediante la participación y presión ciudadanas.

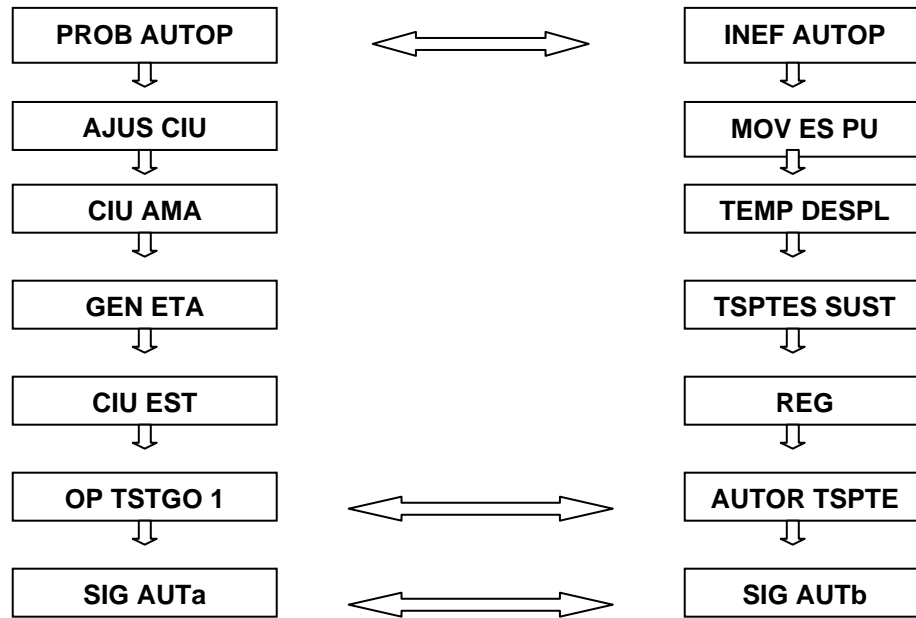
A continuación se presenta un cuadro resumen y un esquema que muestra el modo en que se relacionan los tópicos en el diagnóstico

Metacategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
Problemáticas de las autopistas urbanas	Las autopistas constituyen una parte esencial de un modelo de ciudad insustentable que es facilitado por las políticas públicas aplicadas en materia de transporte urbano	PROB AUTOP

Subcategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
Las carreteras no contribuyen a solucionar el problema de la congestión	Uno de los argumentos que justificaba la construcción de carreteras era que sería una forma óptima de paliar la congestión, no obstante, tal como predijo CV, con el correr del tiempo las carreteras también se congestionan.	INEF AUTOP
Movilidad y espacio público	El espacio público que es ocupado por los automóviles particulares impide la movilidad del transporte público. Un modelo de ciudad que facilita el traslado en automóvil, dificulta la movilidad de quien no lo posee.	MOV ES PU
El tiempo que demora una persona en desplazarse	La cantidad de tiempo que demora una persona en desplazarse diariamente influye en su calidad de vida. Un modelo de transporte insustentable se caracteriza, entre otras cosas, por ser demoroso debido a los 'tacos', según CV	TEMP DESPL
Modos de transportes sustentables	Modos de transportes sustentable: caminando, usando la bicicleta y/ o la locomoción colectiva.	TSPTES SUST

Propuesta de regulación en la circulación del auto como medida pacificadora de tránsito	La tarificación vial sería una de las medidas que CV propone para desincentivar el uso del automóvil.	REG
Las autoridades de gobierno en el transporte público	Según CV, las autoridades a cargo del transporte no poseen visión y voluntad política para implementar políticas que favorezcan los modos no motorizados de transportes y se invierte más en autopistas.	AUTOR TSPTE
Significado del automóvil: como medio generador y facilitador de contaminación, problemas de salud y de accidentes de tránsito	Según CV el auto motorizado es fuente de contaminación, accidentes y provoca estilos de vida poco saludables. Lo consideran como una 'arma', esto puede leerse tal vez como una sugerencia a criminalizar la tenencia de automóvil.	SIG AUT b
Una ciudad y la vida cotidiana en ella se ajusta al sistema de transportes que utiliza	CV propone que los ciudadanos deben ser quienes escojan el modelo de ciudad en el que habitan, por lo tanto encontramos a la ciudad como espacio constituyente de una tensión entre los ciudadanos y las autoridades tomadoras de decisiones.	AJUS CIU
Una ciudad amable es aquella que acoge a sus habitantes	Una ciudad amable es, en términos de CV, una donde existe una tolerancia que acepta los distintos modos de moverse y permite la convivencia entre las personas. Una ciudad amable también sería sustentable.	CIU AMA
Transportes, género y grupos étnicos	Un transporte pensado en la mujer favorecería también a los adultos mayores, niños y discapacitados, en tanto un transporte pensado para el hombre mejora el transporte para el individuo.	GEN ETA
Ciudad y estética	Según CV, la estética es un elemento importante de la ciudad que influye en el estado anímico y convivencia social de las personas, por lo mismo es necesario construir una ciudad donde los habitantes se sientan acogidos en ella.	CIU EST
Opinión del Transantiago 1	Un buen modelo de transporte sustentable cuenta con un transporte público de calidad en términos de comodidad, seguridad y eficiencia, además de los ambientales, lo que desincentivaría el uso del automóvil particular. En opinión de CV, Transantiago está muy alejado de eso.	OP TSTGO 1
Significado del automóvil: como señal de status social y de progreso	Según CV, en nuestra cultura el automóvil es concebido erróneamente como señal de status social y las carreteras son vistas como medios facilitadores de tráfico que invitan a moverse en automóvil.	SIG AUT a

Esquema de relaciones entre categorías encontradas en el diagnóstico



En resumen, el eje articulador central de la problemática ciudadana en el transporte es la construcción de autopistas urbanas (PROB AUTOP) que representa un diseño de ciudad para la movilidad del automóvil, lo que obliga a los ciudadanos a amoldarse a este modelo (AJUS CIU) alejado del concepto de ciudad amable (CIU AMA) que postula que una ciudad tal es aquella que facilita la convivencia entre todas las personas y permite la coexistencia de distintos modelos de transportes (GEN ETA), otro tema relacionado con la ciudad amable es la estética (CIU EST), puesto que un espacio público amable crea mejores condiciones de convivencia social y estado anímico de los habitantes. Asimismo, CV no tiene una visión alentadora de lo que será el Transantiago (OP TSTGO 1) puesto que han habido fallas en la implementación y también porque la inversión estatal en el modelo de transporte público ha sido insuficiente. Por otra parte, la ineficiencia de las autopistas (INEF AUTOP) se basa principalmente en que no aporta a la solución de la congestión (TEMP DESPL), depreda el espacio público y obstaculiza la movilidad (MOV ES PU) de los modos sustentables de traslado urbano (TSPTES SUST), por lo que CV propone regular la circulación del auto particular (REG) apelando a la voluntad política de las autoridades públicas (AUTOR TSPTTE) y restando fuerza a patrones culturales presentes en la visión del automóvil (SIG AUT a y b)

Análisis de categorías objetivo C de CV

La unión de los ciudadanos como modo de lucha: UN CIUD

En las citas siguientes se puede ver que en el momento de conflicto los vecinos potencialmente afectados del sector se unieron para luchar en contra de la Costanera Norte como modo de estrategia ya que así percibirían más beneficios que si luchaban solos cada uno por su lado, en opinión de la organización:

(...) cuando diseñamos la estrategia política de cómo íbamos a luchar en contra de Costanera Norte, recuerdo que la imagen que nos hicimos fue que esto era un gran tren que tenía muchos vagones. Estos vagones eran Pedro de Valdivia Norte que luchaban contra la Costanera porque iba prácticamente a quitarle el acceso al cerro; Bellavista que luchaba esencialmente por le tema patrimonial, arquitectónico; Independencia que luchaba por la sobrevivencia de sus casas; los mercados que luchaban por la sobrevivencia de sus trabajos (...) P.Lanfranco

(...) entre otras cosas también nos dimos cuenta que si negociábamos todos por Independencia, o todos por los mercados, o todos por Pedro de Valdivia o todos por Bellavista, seguíamos siendo más fuertes y por lo tanto la posibilidad de conseguir las compensaciones, más que compensaciones lo que cada uno perseguía, era mayor, y eso significó que este tren siguiera con todos sus vagones durante mucho tiempo (...) P.Lanfranco

(...) Siempre desde la perspectiva de que son los ciudadanos los que deben participar en las decisiones más importantes sobre el medio urbano en el cual ellos viven (...) L.Sagaris

La participación ciudadana que se dio en la experiencia de la Coordinadora No a la Costanera Norte, según CV, tuvo motivaciones diversas porque había intereses en juego de todos los distintos sectores involucrados por donde pasaría la autopista. El perímetro abarcaba desde Pedro de Valdivia Norte donde los vecinos luchaban por mantener el acceso al cerro; Bellavista que es un barrio bohemio y también residencial, así como igualmente hay sectores que sobresalen por su valor patrimonial – arquitectónico y los vecinos y los comerciantes de Independencia y Recoleta que luchaban por la permanencia de sus casas y de los mercados. La experiencia de la Coordinadora también marca un comienzo de reflexión sobre el tema de la necesidad de una participación ciudadana en la toma de decisiones relativas a la planificación urbana.

Objetivo principal que persiguen: que la ciudad vaya dejando el auto: MIS CEN 1

El objetivo principal que persigue CV con relación al transporte es que los ciudadanos conciban y validen otros modos de desplazamiento y, junto con ello dar espacio para que esos modos puedan

coexistir en la ciudad, esto es que demandan una tolerancia hacia la 'plurimodalidad' – que en otras palabras es la sustentabilidad- en el transporte, en opinión de la organización:

(...) La misión esencial en términos de transporte para nosotros es que la ciudad necesariamente tiene que ir dejando el automóvil (...) P.Lanfranco

(...) hagamos una ciudad donde todos se puedan mover. Aquí el tema esencial es la movilidad de las personas, no la movilidad de los automóviles y en ese sentido nosotros creemos que hay que tener una visión intermodal o plurimodal, es decir, entender que hay diferentes modos de transporte, darle los espacios para que estos diferentes modos de transportes puedan convivir en la ciudad y además darle un incentivo a aquellos modos de transportes que son sustentables y que provocan una serie de externalidades positivas y no una serie de externalidades negativas como provoca el uso del automóvil (...) P.Lanfranco

Creación de una demanda ciudadana sobre la base de una educación ciudadana: CRE DEM CIUD

La inserción de políticas públicas que avale el transporte sustentable necesariamente requiere una demanda ciudadana que ejerza presión sobre las autoridades para su implementación. Para ello CV sostiene que educar a la población sobre estas materias generaría una demanda ciudadana:

(...) trabajamos mucho en educación de la ciudadanía, de la gente en estos temas y eso porque nosotros pensamos que para lograr políticas de transporte sustentable se necesita demanda ciudadana, se necesita presión a las autoridades, que por sí sola, por una serie de razones bastantes sociológicas y bastante presente en todo el mundo en estos temas, las autoridades por sí sola difícilmente van a implementar estos programas (...) L.Sagaris

(...) haciendo conciencia de que es posible construir una ciudad distinta (...) P.Lanfranco

(...) en 'La Voz de la Chimba' empezó a salir una separata que se llamaba 'Temas Urbanos', donde lo que empezamos a hacer fue a tratar temas muy concretos, hablando desde la carretera, de calmar el tráfico, de cómo es posible vivir en otra ciudad (...) P.Lanfranco

Crear conciencia sobre los temas urbanos es uno de los aspectos en que se basa la educación ciudadana que quiere lograr CV. Uno de los mecanismos empleados por CV para sensibilizar a su audiencia es la difusión de información a través de los medios que tienen disponibles, como la página web y el boletín mensual La Voz de la Chimba que circula en el sector.

Para lograr un cambio de paradigma es preciso un previo proceso de reflexión colectiva que otorgue argumentos para promoverlos: PROC REF COL

En relación con el tema que vimos anteriormente acerca de la provocación de una demanda ciudadana -que se lograría a través de una educación cívica- también encontramos que ésta precisa de un proceso de reflexión colectiva que reúna distintas perspectivas sobre el o los modos de habitar la ciudad:

(...) Porque para cambiar tú necesitas un proceso de reflexión colectiva, no individual porque tú tienes tu perspectiva, yo tengo la mía, pero solamente cuando nos juntamos como comunidad es que se produce un click o un cambio de paradigma en las personas, un cambio en su parada, en su forma de vivir y eso impacta a todos los alrededores (...) L.Sagaris

(...) Entonces por una parte tú tienes que motivar a la gente para que quiera cambiar, pero tienes que darle herramientas súper concretas (...) L.Sagaris

(...) la mayoría de los chilenos son gente muy solidaria, preocupada por la vida y todo eso, pero no saben andar con respeto por la vía, entonces hay que enseñar, hacer campañas de educación cívica (...) L.Sagaris

Modalidad de acción propositivas y fundamentadas: PROP/ FUND

Uno de los aspectos relevantes que destaca CV es la postura propositiva que fueron adoptando como mecanismo de acción, esto también aporta directamente al trabajo de creación de demanda ciudadana llevada a cabo por CV. En la opinión de sus miembros:

(...) Y el tercer tema fue el aprendizaje que hubo que nos marcó hacia pasar a posiciones yo diría más fundamentadas, más interesantes, más propositivas sobre el tema de la ciudad sustentable (...) P.Lanfranco

(...) a mí me gusta algo más propositivo que agresivo, por algo yo quería formar el instituto pro ciclismo... Me gusta la actitud más propositiva con éxito a un mediano plazo más que llegar por la vía del choque que es más de cabros chicos, creo yo (...) G. Valdés

La postura propositiva de CV se basa en un aprendizaje previo en torno al tema de la planificación urbana que se forjó durante la lucha contra la Costanera Norte, también podemos apreciar que en opinión de uno de los integrantes de CV, la actitud propositiva sería más seria y constructiva que la vía del choque o la sola crítica.

Alianzas de CV: académicos: AL ACAD

Una de las estrategias del accionar de CV está dada por una perspectiva fundamentada en relación a los problemas urbanos por tal motivo las relaciones con académicos vinculados al urbanismo es crucial para ellos ya que les permitiría, como consecuencia de la perspectiva fundamentada, tener una actitud propositiva frente a los problemas que critican:

(...) y empezamos a tener una serie de relaciones académicas que fueron conformando una visión yo diría cada vez más fundamentada (...) P.Lanfranco

Alianzas de CV: con los discapacitados: AL DISC

Otra de las relaciones importantes de CV es con los discapacitados en tanto éstos son un grupo de interés relevante para el tema de la creación de una ciudad más amable para todos en la que se dé el espacio para que los modos no motorizados, entre ellos las sillas de ruedas y la caminata, puedan desplazarse libremente por la ciudad. En la cita que se verá a continuación se muestra una experiencia de alianza entre CV y los discapacitados que tuvo como resultado la incorporación de rampas para discapacitados en los edificios estatales:

(...) Nosotros logramos durante el gobierno de Lagos, que se había hecho el compromiso con el gobierno de Frei, a tener rampa para discapacitados en todos los edificios públicos. Y eso no se cumplió y nosotros presentamos una demanda. Porque un día llegaron los discapacitados y nos dijeron que tenían una demanda, pero que no querían presentarla ellos. Entonces nosotros dijimos, a ver, aquí hay gato encerrado. Ellos no querían presentar la demanda porque ellos estaban en conversaciones con el gobierno, entonces si presentaban esa demanda se iban a cortar esas conversaciones y lo que ellos querían era negociar aún más todavía. Pero si había una demanda pendiente y estamos nosotros por otro lado, ellos creían que les iba a ir mejor. Entonces presentamos la demanda, pero lo único que nosotros hicimos fue poner el nombre, nuestras firmas y mandarla con nuestro abogado. Y ellos ganaron y hoy día hay unas rampas picantes pero hay, y los nuevos edificios públicos que se están construyendo las tienen, vienen incorporadas (...)
P.Lanfranco

Alianzas de CV: organismos internacionales: AL ORG INT

CV no solo recurre a organismos nacionales para formular sus demandas, sino que también cuentan con una importante red de apoyo internacional en el tema del transporte sustentable:

(...) Lo que nosotros hemos aprendido muy luego con la pelea contra la Costanera Norte, que hemos seguido trabajando esa malla de contactos también, es que hoy en día lo local y lo global están a un paso. Antes uno pasaba de lo local a lo regional, a lo nacional y de ahí recién a lo internacional, pero hoy en día no es así (...) L.Sagaris

(...) Actualmente tenemos relaciones con organizaciones muy variadas como ONG's de transporte sustentable internacionales que nos han apoyado mucho, también con Decomens en Francia, con ciudades como Toronto y muchas otras organizaciones. Depende del tema, del momento y de la urgencia, porque como los recursos son escasos uno siempre tiene prioridades (...) También tenemos mucha relación con Bogotá también, nosotros fuimos a Bogotá antes que las autoridades de transportes (...) L.Sagaris

(...) tenemos una buena red de contactos internacionales. De hecho yo fui invitada a participar en el consejo asesor para el medioambiente global, el GEF, cuando se decidió un cambio de enfoque y para darle mayor prioridad a los medios de transportes no motorizados. Así que hay mucha relación a través de otras organizaciones ciudadanas de otros países (...) L.Sagaris

La cooperación internacional para CV reviste dos grandes temas, uno es el apoyo que brindan las organizaciones en los momentos de urgencia o necesidad y otro tema es el empleo de experiencias de organizaciones ciudadanas exitosas ligadas al transporte, esto con objeto de marcar la tendencia en lo relativo a participación ciudadana y a políticas de transportes que favorecen los modos sustentables implementadas con éxito por otros países, por lo que sostienen que 'hoy día lo global y lo local están a un paso', esto facilitado por las redes comunicacionales.

Demanda ante la Corte Interamericana de DDHH: DEM CTE INT

CV no sólo recurre a la cooperación internacional para el intercambio de ideas, sino que también se valen de los recursos que ésta le pueda ofrecer, como lo hicieron con la Corte Interamericana cuando interpusieron una demanda a favor de la participación y consulta ciudadana en temas referentes a la construcción de autopistas urbanas, de palabras de la agrupación:

(...) Y lo que nosotros hicimos fue una acusación ante la Corte Interamericana de derechos Humanos por la ausencia de participación ciudadana en los mega proyectos de carreteras interurbanas y eso como una bomba de tiempo, no sé, al gobierno que vendrá, en unos tres años más de repente así como salió esta cosa de los salmones o de la ley de amnistía de la Corte Interamericana, les va a llegar. Y eso va a significar que nunca más en Chile hagan carreteras sin consulta ciudadana. Y eso fundamentado con todo el tema de Costanera Norte, con todo lo que pasó aquí en Vespucio Norte, Vespucio Sur, etc. que ahí ya es un desastre mayor, o sea, todo lo

que pasó ahí. Imagínate por todo lo que peleamos nosotros la carretera prácticamente ni se nota, pero allá la gente la tiene en sus casas (...) P.Lanfranco

Utilización de ejemplos extranjeros para concienciar: EJ EXT

Las experiencias extranjeras en materia de transportes son un recurso muy utilizado por CV como estrategia de acción, puesto que ellas demostrarían la eficacia que ha tenido implementar en la región políticas públicas alternativas a los modelos de ciudades norteamericanas. Asimismo, los ejemplos de ciudades extranjeras también sirven para demostrar los perjuicios que ha provocado a la población el desarrollo de un modelo urbano insustentable, según CV:

(...) Y sin embargo, hay países como Ecuador, como Colombia, como Brasil que se dieron cuenta que los modelos norteamericanos, particularmente, de desarrollo de las ciudades no servían – y que el transporte era un eje fundamental de eso- (...) P.Lanfranco

(...) nosotros, CV, fue la que empezó a insistir en que aquí había que tener un sistema de corredores de buses de transporte público y al estilo de Transmilenio. Nosotros fuimos antes, a Bogotá y a Brasil, que lo que fueron los funcionarios de gobierno, y les hicimos exposiciones a los funcionarios de gobierno de SECTRA para que entendieran cuál era el concepto que se necesitaba aquí en Santiago (...) P.Lanfranco

(...) En Bogotá, las calles por donde pasó Transmilenio se renovaron enteras, enteras. Se prohibió los estacionamientos a automóviles, se hicieron más amplias las veredas, con mobiliario urbano donde la gente se sienta a fumar un cigarrillo, a tomarse un helado, a conversar, qué sé yo y la vida les cambió completamente (...) P.Lanfranco

(...) Allá (en Bogotá) hay un día sin auto verdadero, donde se prohíbe el uso del automóvil en todo el radio céntrico, es como si aquí se prohibiese circular por todo el anillo de Américo Vespucio en automóvil, solo entran los vehículos de emergencia, y punto. Y hay un día sin auto. Y los bogotanos están pidiendo que haya a lo menos dos días sin auto al año e hicieron un plebiscito y el 72% de la gente votó a favor de hacer un segundo día sin auto. Eso es voluntad política, eso es coraje (...) P.Lanfranco

(...) ¿tú crees a Peñalosa no lo trataron mal?, lo trataron pésimo cuando empezó a hacer el Transmilenio, llegó a tener una popularidad del 12%. Cuando terminaron todas las transformaciones urbanas (...) Peñalosa contaba con más del 80% de popularidad, y el tipo además era un tipo de derecha, el gallo tiene una visión de ciudad donde te habla que uno de los

principales componentes para medir el desarrollo en la ciudad es la felicidad. ¿Quién te habla de felicidad hoy día, qué político te habla de eso? (...) P.Lanfranco

Como podemos ver, para CV, el caso bogotano es una experiencia emblemática en transportes en cuanto a la implementación de políticas, así como también es un ejemplo claro de voluntad política puesto que la autoridad, el ex alcalde de Bogotá Enrique Peñalosa, tuvo una visión de ciudad en la que la felicidad juega un rol importante en el bienestar y desarrollo ciudadanos por lo que impulsó medidas que favorecieran el transporte público y los modos no motorizados de traslado y con ello se benefició a la mayoría de los usuarios.

El lobby: LOB1

La estrategia del lobby es una herramienta de acción frecuentemente utilizada por los NMS y por tanto por CV quienes no pierden oportunidad para presentar sus demandas ante las autoridades:

(...) Porque como yo le digo a cada parlamentario, cuando vamos a estas comisiones, 'ustedes tienen que dejar de ver la ciudad detrás del parabrisas de sus automóviles', si lo ven solamente a través de eso porque no caminan en las ciudades, no andan en bicicleta, no se suben al transporte público, por lo tanto no saben los problemas que vive la inmensa mayoría de este país (...)

P.Lanfranco

(...) nos dimos cuenta de una cosa, que independientemente de que uno pueda pelear contra la autoridad, también puedes trabajar con la autoridad (...) P.Lanfranco

(...) Si estas medidas son extremadamente sencillas, viables, pero necesitan de voluntad política (...) Ha cambiado también el hábito y la cultura del automovilista. Imagínate cómo cambiaría si es que aquí hay políticas públicas dedicadas a eso (...)

P.Lanfranco

(...) cuando Providencia hace sus estacionamientos subterráneos, iban a hacer solamente los estacionamientos subterráneos, entonces nosotros le dijimos al alcalde que lo que tenía que hacer era aumentar el espacio público, ¿cómo?, dijo. Claro, le dijimos, aumentar el espacio público. Si usted va a sacar todos estos autos que se estacionan aquí de lado y lado, bueno eso entréguelos al peatón (...) y eso fue lo que se hizo (...) P.Lanfranco

Esto también nos muestra que, cuando un lobby tiene éxito trae como consecuencia una contribución a la creación de la anhelada voluntad política que demanda CV.

Relaciones de CV con organismos públicos: ORG PUB

Se puede decir que algunas características de la acción realizada por CV de algún modo fue hecha a la manera tradicional, esto es golpeando puertas y enviando cartas a las municipalidades, ministerios y otros organismos públicos como la CONAMA:

(...) Partimos golpeando las puertas de las municipalidades y de las autoridades y nadie nos abría. Mandamos cartas y nadie nos respondía y desde esos inicios bastante humildes hemos ido construyendo relaciones más reales, más productivas, particularmente con las municipalidades de Providencia y Recoleta a raíz de una propuesta de remodelación de Pío Nono (...) L.Sagaris

(...) pero también en los últimos 2 o 3 años con los Ministerios nacionales que tienen mucho que ver con nuestro quehacer que es esencialmente el de transportes y el de vivienda y urbanismo, y en cierta medida también con CONAMA, aunque es un servicio pequeño que en términos nuestros no tiene toda la influencia y el poder que quizá tendría si fuera otro tipo de institución (...) L.Sagaris

(...) Con el MOP también porque transportes era antes del MOP en el gobierno anterior, ahora vamos a ver qué pasa porque transportes se ha sacado del MOP nuevamente, con el MOP es la institución con la cual tenemos más conflictos derechamente, porque en transportes no hay muchos puntos de acuerdo con las ciclovías, con el Transantiago, por lo menos en los lineamientos generales (...) L.Sagaris

(...) el ministerio de transportes y menos el MOP, que está absolutamente comprometido con la autopista y todo el dinero se está yendo a las autopistas, cosa que es una aberración total. Y el ministerio de transportes está todavía viendo, pero igual la tendencia es para megaproyectos y por lo tanto para proyectos de autopistas, porque favorecen a las autopistas, y transantiago que está muy mal, nosotros lo vemos muy mal (...) L.Sagaris

(...) Lo que sí tenemos ahora es una red de relaciones con las autoridades que nos permiten por lo menos dialogar con ellas, nos llaman cuando tienen ideas o cuando hay posibilidades de participación ciudadana. Transantiago nos ha animado cada año con su idea de participación que nunca llega a ningún lado, pero vamos y tratamos de hacer cosas con ellos (...) L.Sagaris

Si bien en un comienzo las demandas ciudadanas no tuvieron la recepción esperada por parte de los organismos a los que acudieron, CV sostiene que esto les sirvió para iniciar una red de relaciones claves con las autoridades vinculadas a sus temas de trabajo, con las que actualmente mantienen diálogos referentes al problema del transporte urbano. La organización también señala que los ministerios públicos con los que mantienen más relaciones son los ministerios de transportes, el MINVU y el MOP, siendo éste último la institución con la que tienen más conflictos

pues tienen la política de inclinarse por la construcción de autopistas dentro de los marcos de megaproyectos urbanos.

Relaciones de CV con los municipios: MUNIC

En el modo de acción de CV no se limita al sector de La Chimba, sino que también prestan ayuda a otras comunas de Santiago y a otras ciudades del país en el tema del 'empoderamiento ciudadano', según la organización:

(...) Y bueno, también hemos apoyado otros proyectos, tenemos contactos con varias comunas como la Pintana, lo Espejo, Ñuñoa, la Reina, Independencia, etc, y otras comunas de fuera de Santiago como Talca, Concepción, Valparaíso, etc. Nuestro trabajo consiste en empoderar ciudadanía, eso nos gusta (...) P.Lanfranco

(...) hemos focalizado nuestro trabajo ahora, y con experiencia bien potente, en las municipalidades porque creemos que los gobiernos, más bien desde los gobiernos locales se pueden hacer pequeñas transformaciones que no necesitan grandes acuerdos parlamentarios, me entendí?, y que sí pueden ir cambiando poco a poco la ciudad (...) P.Lanfranco

Para CV, se puede aminorar la burocracia que conlleva hacer transformaciones en la ciudad con la ayuda de los gobiernos locales, además, la relación con distintas comunas del país va extendiendo la red de contactos a la vez que puede derivar en una red de apoyo que se manifieste en periodos de lucha.

Relaciones de CV con otras organizaciones civiles: ORG CIV

En la opinión de CV, cuando se trata de relacionarse con otras organizaciones ellos se autoperceben como solidarios pero no paternalistas, parten de la idea que cada grupo que tenga algún problema relativo a la ciudad debe librar su propia batalla, pero para ello se necesitan ciertas herramientas que ellos prestan para que no partan la lucha de cero:

(...) Nunca tratamos de asumir el liderazgo de grupos locales con los cuales trabajamos, todo lo contrario, queremos que los grupos locales en la ciudad tengan fuertes liderazgos, entonces nosotros apoyamos el desarrollo de esos liderazgos con información de muy buena calidad (...) esta mochila de conocimiento que ahora tenemos y ponemos a disposición de cualquier grupo que la necesite (...) L.Sagaris

(...) nosotros somos solidarios, pero no paternalistas (...) P.Lanfranco

La experiencia de participación ciudadana que se ha dado con la Charrette: CHARR

Una de las experiencias más potentes referentes a la participación ciudadana llevada a cabo por CV en el Barrio Bellavista es la 'Charrette' (la carreta en francés) Es un instrumento de planificación urbana cuyo objetivo es lograr el consenso entre todos los involucrados de un barrio sobre la mejor manera de construirlo. Es en esa instancia cuando las juntas de vecinos, las organizaciones ciudadanas y los locatarios del sector se reúnen y proponen y debaten con las autoridades las diferentes alternativas para la planificación. A decir de CV:

(...) El año 2003 se hizo la primera Charrette, que es un instrumento de planificación urbana, muy interesante, muy participativo, que tiene por fin reunir a todos los interesados de un sector, esto es para sectores mas bien acotados, por ejemplo el caso de Pío Nono (...) P.Lanfranco

(...) Nosotros reunimos, primero las municipalidades, logramos sentarnos a la mesa juntos, porque se odiaban, ahora se dan cuenta de que pueden trabajar juntos. A los empresarios a los dueños de los restaurantes, de los cafés, de los locales comerciales, a los dueños de los colegios, a los artesanos, a los vecinos, en fin, toda la gente que quiso participar tuvo su lugar. Y tú te encierras durante tres días a decir, mira 'hagamos una calle mejor para el barrio y para todos nosotros' (...) entonces al final llegamos a una solución en esos tres días que fue válido y desde el 2003, hasta junio del 2007, que es cuando se construye la cosa, fue un trabajo de hormiga de ir cateteando, cateteando y desarrollando los planos y trabajando, consiguiendo las platas y poniendo a la gente de acuerdo (...) P.Lanfranco

(...) Acabamos de salir de 'La Charrette 2006' del barrio Bellavista (...) la idea esencial es que se reunieron las juntas de vecinos y desarrollan un plan para Bellavista, pero un plan integral. Sí, porque se dividió Recoleta y Providencia de Pío Nono para acá y para allá, eso ocurrió en dictadura y fue muy negativo, esto era una sola unidad que pertenecía a Santiago (...) P.Lanfranco

(...) Y esta nueva 'Charrette' decidió, por ej, definir toda el área de Bellavista, desde los canales hasta Loreto y desde el río hasta el cerro donde se pudieran implementar una serie de medidas de calmado de tráfico, es decir, que esta área, que este barrio se convierta en un barrio sustentable, que busque por lo menos la sustentabilidad y cuyos modos preferentes de movilización dentro del barrio sean a pie o en bicicleta. No decimos que no al automóvil, porque tenemos vecinos que usan el automóvil, pero lo que sí queremos es que Bellavista deje de ser el barrio de tránsito de gente que va del oriente en la mañana al norte, a sus trabajos a las empresas que tienen por allá (...) Entonces estas medidas de calmado de tráfico busca mejorar notablemente la calidad de vida de la gente de acá del barrio (...) P.Lanfranco

Como se ha visto, la Charrette es un momento participativo y pluralista que es posible gracias a la insistencia de las organizaciones ciudadanas lo que hace posible el diálogo entre actores antagónicos en la escena ciudadana, éstos serían la ciudadanía en general y los tecnoburócratas.

Ganaron en la recuperación del espacio público con la experiencia de la Charrette: LOG 1

Entre los buenos resultados que ha dejado la experiencia de la Charrette se cuenta la recuperación del espacio público que han logrado, además se destaca el rol que juega carabineros en la implementación de nuevas medidas urbanas, según la organización:

(...) Y carabineros nos apoyó en esto, pero no pudimos hacer peatonal (...) pero sí ganamos en que las dos pistas (de Pío Nono) que hoy están destinadas a estacionamiento, se amplíen las veredas, y por lo tanto hoy día solamente va a ser una calle de tránsito de dos vías, que va a tener un carácter de circulación hacia el barrio y se gana un espacio público muy interesante (...)

P.Lanfranco

(...) ¿Entonces quiénes ganaron?, ganaron los cafés porque van a poner sus mesitas afuera, ganaron los usuarios porque van a encontrar un espacio mucho más amable por donde caminar, ganaron los ciclistas porque tienen una ciclovía incorporada, de alguna manera la municipalidad no perdió, le interesó el proyecto y siguen pasando los autos, ni entra en conflicto con las autoridades metropolitanas, porque Pío Nono es una calle estructurante, etc, etc (...) P.Lanfranco

(...) de la Charrette emanó todo un plan que significó eliminar los estacionamientos en superficie, de cambiar las direcciones de tráfico, convertir las calles en doble tránsito cuando se pueda, convertir calles peatonales, colocar las ciclovías, veredas continuas, geometrías de intersecciones, etc. una serie de medidas en toda esta área que tiene por objeto calmar el tráfico vehicular y hacer preferentemente no motorizada esta zona. ¿con qué fin?, primero para mejorar la calidad de vida de las personas que vive, trabaja y viene para acá. Porque esto no es solo para los residentes, sino que también para los usuarios, los visitantes y para los trabajadores del sector (...)

P.Lanfranco

(...) Ándate al barrio Miraflores en Lima, ándate al barrio Sn. Fco. en la Paz, al barrio San Telmo, la Recoleta en Bs. As. Bellavista no compite con ningún otro barrio de Santiago, Bellavista compite con América Latina, es uno de los grandes destinos turísticos del mundo. Tú tienes una manzana aquí, y si tú logras recuperar este patrimonio y hacer un negocio con eso te va a ir muy bien (...)

P.Lanfranco

El tema de la recuperación del espacio público reviste interés en tanto la ciudad se torna más amable y esto repercute directamente en el mejoramiento de la calidad de vida de los residentes, los locatarios y los peatones que trabajan en el sector, además se gana un espacio en ciclovías. Por otro lado, Bellavista es un barrio turístico reconocido nacional e internacionalmente que reafirmaría su atractivo si privilegia los modos no motorizados de transportes, según CV.

El caso de Bellavista como ejemplo para otras comunas: EJEM BELL

La experiencia de la Charrette tiene como primer objetivo incorporar la participación ciudadana en la toma de decisiones que afectan los barrios de los participantes, pero también buscan provocar un eco y servir de ejemplo para otras comunas demostrando las cualidades de una zona calmada de tráfico o una zona que incorpora los modos sustentables de transportes y la manera de hacerlo. Según CV:

(...) Entonces, nosotros con nuestra experiencia a 'escala barrial' queremos impactar en políticas nacionales y locales de las autoridades. Entonces, por ejemplo, nosotros creemos que la bicicleta debe ser parte integral de toda política pública relacionada con transporte urbano (...) partir demostrando en el barrio lo que deberían ser las políticas a nivel metropolitano y nacional. Entonces eso es un poco la visión estratégica y el punto de cómo hacer eso (...) L.Sagaris

(...) Pero lo segundo es poder gestionar un área no menor en que la gente pueda visualizar qué es lo que llevar a un área calmada de tráfico para que pueda hacer lo mismo en su barrio, en su comuna, en su ciudad (...) P.Lanfranco

Los círculos de la participación: CIRC PART

El modelo de participación de CV está dado por lo que ellos llaman 'los círculos de la participación', estos círculos cuentan con un centro que es el núcleo de CV que siempre se mantiene constante. Luego vienen otras órbitas o círculos que están más cercanos a este núcleo, en estas órbitas participan las juntas de vecinos o las agrupaciones gremiales que están más activas dada la coyuntura por la que esté atravesando CV, después tenemos más órbitas en las que encontramos una rotación de actores que tienen algún grado de participación en CV, pero que no son miembros activos y presentes, pero que eventualmente pueden tomar protagonismo si entran en algún conflicto donde CV pueda aportar a la solución. Como se verá a continuación en las citas:

(...) Nosotros trabajamos con una estructura bastante especial, porque a través de los años nosotros fuimos desarrollando una metodología de participación, y después descubrimos que nuestra metodología que nos parecía tan obvia era bien especial y que una de las cosas que nos

distinguen de otras organizaciones es básicamente este gráfico. Trabajamos con esta metodología de órbita, los círculos de la participación (...) Ahora este núcleo en el centro, lo que sostiene todas las órbitas, como la gravedad, es esto lo que nos permite ordenar y mantener la relación y la comunicación y seguir alimentando y retroalimentando y recibiendo los comentarios y respondiendo a la gente y todo eso. Por eso es tan importante y eso es lo que hace CV como institución (...) L.Sagaris

(...) Porque hay gente que piensa que la participación es que todos tienen que estar en la asamblea o no hay participación, cuando la participación es una cosa bastante más fina y más variada que eso. Entonces esta estructura de participación permite acoger lo que es la participación (...) y cada órbita está alimentada por algún medio de comunicación que puede ser el boletín interno, 'Ciudad Viva Noticias' que es un medio electrónico de información generales o sitio web u otra cosa (...) L.Sagaris

(...) y ese es un fenómeno muy bonito, gente que se siente muy comprometida que vienen a la comida mensual o a algo puntual como un seminario, un panel o cosas así (...) De ahí hay un público directo al cual llegamos que son básicamente los socios de las organizaciones que pertenecen a CV, que llegamos a ellos a través de sus propios dirigentes, porque aquí, en estos niveles están los dirigentes de las juntas de vecinos, de las organizaciones gremiales, aquí en estos 3 círculos interiores, pero de ahí están los socios de las juntas de vecinos, ya no son los líderes de la pérgola Santa María, sino los miembros de las pergoleras mismas que saben de CV, que saben que pertenecen y saben lo que pasa ahí, pero no están tan metidos (...) L.Sagaris

(...) Y más allá de eso hay un grupo que son las personas a las que llegamos con nuestro mensaje, son unas 14 mil personas que escuchan nuestro programa de radio todas las semanas en 'Viva la Ciudad' en Radio Tierra, o los 15 mil lectores que tiene 'La Voz de la Chimba', gente que sabe hay algo, que tienen ideas, que de repente saben de algo y lo transmiten, pero están en un nivel bastante alejado, porque de repente aparecen, ya que este es un modelo dinámico donde la gente se mueve (...) L.Sagaris

(...) Luego hay otras instituciones en general ONG's o la CEPAL u otras instancias que a veces están muy cerca de nosotros porque a veces somos cogestores de alguna iniciativa o proyecto o están más lejos, pero siempre hay una relación porque ya nos conocen de alguna parte. Ése es el modelo de participación de CV, aquí están los asesores que casi nunca vienen pero leen nuestras publicaciones, están al día, nos invitan a paneles, a seminarios a hablar en las universidades o nos comentan: 'oye, acabo de hacer un paper sobre descontaminación y costos en Santiago, ¿quieres tener una copia?', oh sí mándamelo, y así te fijas? Entonces no necesitan estar aquí o venir a todas las reuniones para ser asesor y tener un contacto fluido con nosotros (...) L.Sagaris

Otro aspecto importantísimo a destacar de los círculos de la participación de CV es que cada círculo está provisto de algún medio de comunicación como el boletín electrónico interno de la organización, a través de sitios web, por la publicación de 'la Voz de la Chimba', por medio del programa de radio 'Viva la Ciudad' y mediante la difusión cara a cara entre los ciudadanos involucrados del sector. Cabe señalar también que la dinámica de los círculos de la participación u órbitas son compatibles con el 'sistema acordeón', que permite agrandar y achicar el grupo de trabajo, así como también puede hacer lo mismo con la cantidad de participantes en un tema.

La acción ciudadana como mecanismo de defensa ante potenciales dictaduras

Otro aporte de la acción colectiva urbana es que se crearía un grupo de resistencia ante una eventual amenaza de corte totalitario, según CV:

(...) que se fortalezca el barrio, porque al fortalecerse todas estas organizaciones, se está fortaleciendo el tejido social y estamos menos expuestos a estos vendavales totalitarios (...) Lo que quiero decirte es que de una u otra manera, a un dictador se le hace mucho más fácil el camino cuando no hay tejido social de respuesta articulado a la amenaza dictatorial (...) G. Valdés

(...) Porque nuestra postura en esto va directamente al corazón de lo que llamamos empoderamiento ciudadano (...) L.Sagaris

De este modo, para CV los movimientos urbanos no sólo estarían facultados de intervenir en los problemas de planificación urbana, sino que se constituirían en un actor social relevante por medio del empoderamiento ciudadano, cuyo principal objetivo que persigue es el sentido de revitalización democrática en los modos de organizar la vida cotidiana.

Actividades puntuales que ha organizado CV: ACT 1

Entre las actividades desarrolladas por CV se pueden contar un centro de ciudadanía -que se encuentra en Casa Bella-, la organización de jornadas barriales que inviten a la comunidad a desplazarse sustentablemente valorando el patrimonio urbano, además de la creación de un sitio web que informe a la comunidad entera sobre estos temas. Otra de las actividades importantes de CV es el instrumento de planificación urbana participativo 'la Charrette' que se ha realizado durante los últimos años y que vimos anteriormente. Como se verá en las citas siguientes:

(...) Entonces dentro de este espacio físico CV mantiene y está desarrollando, con mucha fuerza este año, un centro de servicios, ciudadanía y desarrollo local. Es una actividad y un recurso de CV. Tenemos desde hacer chapitas, producir productos para promover un uso de la ciudad más

sustentable, para valorar el patrimonio de la ciudad y particularmente de la Chimba, y también libros y publicaciones sobre el tema urbano (...) L.Sagaris

(...) organizar las jornadas 'a-tracción humana', cerrando Pío Nono a los automóviles y convocando a la ciudad de Santiago a disfrutar del barrio Bellavista básicamente a pie o en bicicleta (...)

L.Sagaris

(...) Ese año publicamos un libro, realizamos el seminario internacional en la CEPAL con Enrique Peñalosa, hicimos cicletadas, hicimos caminatas barriales, hicimos actividades en P de Valdivia Norte, en Bellavista y en los mercados, hicimos encuestas y estudios de la actitud de la gente en estos sectores, hicimos mucho trabajo educativo popular (...) L.Sagaris

(...) creamos un sitio web que se llama www.atraccionhumana.cl que está basado en nuestras jornadas a-tracción humana y que esperamos va a ser un recurso muy grande para todos los que queremos cambiar el transporte en la ciudad y también para técnicos, urbanistas, arquitectos y para los que trabajan en el diseño físico de la ciudad (...) entonces hay enlaces a los mejores manuales de diseño urbano y de diseño de cicletteros y de políticas de transporte a tracción humana y de transporte y salud, datos sobre obesidad, etc. entonces se junta ahí una cantidad de información que difícilmente estaría disponible sin tenerlo todo ahí en ese espacio (...) L.Sagaris

(...) El año 2003 se hizo la primera Charrette, que es un instrumento de planificación urbana (...) Acabamos de salir de 'La Charrette 2006' del barrio Bellavista (...) Y esta nueva Charrette decidí, por ej, definir toda el área de Bellavista, desde los canales hasta Loreto y desde el río hasta el cerro donde se pudieran implementar una serie de medidas de calmado de tráfico (...) P.Lanfranco

Táctica persuasiva de CV hacia los comerciantes: los paseos peatonales favorecen el comercio: PAS PEA/ COM

Los miembros de CV sostienen que los paseos peatonales privilegian al comercio puesto que en estas calles la velocidad de circulación es más lenta por lo que invita al vitrineo y facilita la compra, lo que estaría avalado por las experiencias nacionales y extranjeras:

(...) y lo mismo le expresamos a los comerciantes (...) una vez que esté terminado este proyecto sus ventas van a aumentar y eso es lo que ha pasado en todas las partes del mundo cuando se han generado los espacios peatonales. Si no es casualidad que el Paseo Ahumada lo hicieran así, y no es casualidad que después hicieron Estado y después Huérfanos, por qué? Porque se dieron cuenta que las calles peatonales generaban una velocidad distinta y la gente podía entrar y mirar, qué sé yo y los comerciantes suben sus ventas (...) P.Lanfranco

(...) Lo mismo ocurrió en Irarrázaval, exactamente lo mismo ahí en el sector de Chile-España. Ahí ampliaron las veredas e hicieron vías de transporte público, hicieron las vías reversibles que sé yo, y ahí también mejoraron mucho las ventas (...) P.Lanfranco

(...) Y eso es una experiencia mundial, tú te refieres a literatura respecto de eso y hay. Y bueno, en todas partes del mundo se tiende a eso (...) P.Lanfranco

La elaboración de planos para promocionar el uso de la bicicleta: MAP CICL

Otro recurso que CV comienza a emplear para el fomento del transporte sustentable es la elaboración de planos que muestre lugares ciudadanos aptos para los modos no motorizados, así como también denuncie los sitios menos apropiados para ellos. Según la organización:

(...) Y hemos trabajado mucho, en estos últimos meses, en crear un recurso que pensamos que es muy difícil de crear y muy caro, pero creemos que absolutamente necesario y que va a aportar muchísimo al fomento del uso de la bicicleta y eso son planos de la ciudad vista desde el tema de la caminata, la bicicleta y el patrimonio (...) L.Sagaris

(...) Y esperamos seguir en esto hasta cubrir toda la ciudad y eventualmente ser capaces de hacer un librito de planos, pero de planos verdes, que denuncie los focos de contaminación y de injusticia ambiental y que también celebren las iniciativas para una ciudad mejor, más sustentable (...) L.Sagaris

Actividades y proyectos de CV: PROY 1

Entre los temas pendientes que tiene CV por un lado tenemos la fiscalización, basada en aspectos técnicos y ambientales, de Costanera Norte, y por otro lado está la obtención de auspicios que financien las actividades de la organización. Según CV:

(...) Y otra cosa que tenemos pendiente y que no la hemos podido hacer es la fiscalización de Costanera Norte, pero para eso necesitamos un mínimo de dinero para la contratación de un par de profesionales, porque queremos hacerlo así. Fiscalizarla desde el punto de vista del tráfico a nivel técnico y desde el punto de vista ambiental (...) P.Lanfranco

(...) y evaluar todos los compromisos que les exigió CONAMA, y que además ellos se comprometieron y que no se están cumpliendo, y hacer la demanda pertinente. Por ejemplo,

Costanera Norte se había comprometido a hacer la misma cantidad de kilómetros de ciclovías, no hay ni una ciclovía; eso fueron las cosas que se fueron ganando en los últimos gallitos, eran migajas que nos estaban tirando. Se comprometió al transporte público y no hay transporte público; se comprometió a recuperar las áreas verdes de calidad que se habían perdido con la construcción del proyecto y lo que tenemos hoy día son puros jardines, pero no hay áreas verdes de calidad en todo el proyecto (...) P.Lanfranco

(...) la labor que tengo pendiente hacer es conseguir auspicios (...) lo que yo quiero hacer es ir a hablar con los señores de SUR básicamente para que me enseñen a llegar donde el señor del metro a hacer solicitudes, es algo más o menos informal, porque por más que tengo buena llegada para relacionarme con la gente, esto es una técnica (...) G. Valdés

Conclusiones finales análisis objetivo C de CV

El modo de acción que tiene CV está estrechamente vinculado a la participación ciudadana en tanto los diseños son adaptados a ella. La organización de CV surgió justamente, como hemos visto anteriormente, cuando un grupo organizado de habitantes de un sector se une y decide hacer oposición a la construcción de una carretera urbana que afectaba sus intereses como pobladores. Fue allí cuando descubrieron, mediante un proceso de reflexión, las consecuencias de inequidad social y ambiental que trae un modelo de ciudad diseñado para el traslado en automóvil, por lo que su oposición no sólo es contra las autopistas, sino que también contra aquellas medidas urbanas que incentivan el uso del automóvil particular motorizado. A poco andar se dieron cuenta que para ser escuchados por las autoridades necesitaban de una demanda ciudadana que avalara la lucha, por tanto comenzaron a hacer campañas de educación popular mediante distintos medios informacionales como boletines de distribución gratuita, sitios web y charlas abiertas a la comunidad con contenidos acerca de la urgencia de solucionar a tiempo la problemática urbana que se provoca con modelos urbanísticos insustentables. Pero su táctica de acción no sólo se concentró en la crítica y la denuncia, sino que también optaron por mantener una postura propositiva que contribuyera a la solución de los problemas urbanos, esta perspectiva propositiva fue posible gracias a las alianzas y contactos que forjó la organización CV mientras eran Coordinadora No a la Costanera Norte, tales como académicos, profesionales y organismos nacionales e internacionales relacionados con su quehacer. Otras relaciones significativas de CV ha sido con sectores tradicionalmente excluidos, impedidos o dificultados en su movilidad personal por la urbe, como es el caso de los discapacitados, con quienes se unieron en algún momento para demandar rampas que permitan el acceso a los edificios públicos por lo menos. Otra relación relevante que tiene CV es con los municipios a los que incentivan y apoyan las iniciativas

comunales orientadas a la promoción de una ciudad más equitativa por medio de acuerdos y decisiones tomadas al interior de los gobiernos locales, junto con ello CV también persigue el propósito de aminorar las tramitaciones y postergaciones de la burocracia. Es así como CV define su modo de participación como ‘tipo acordeón’ o flexible, el modelo está basado en círculos –que representan a los grupos- que se rotan el protagonismo según la coyuntura del momento.

Asimismo, CV ha sido una organización pionera en la creación de instancias que logre reunir a la ciudadanía en general y a las autoridades gubernamentales en particular a fin de llegar a consensos acerca de la toma de decisiones que atañen a la ciudad, un ejemplo de ello son las jornadas de la Charrette que se ha realizado durante los últimos años en el Barrio Bellavista. Sin embargo, la Charrette no solamente desea impactar en Bellavista, sino que quiere servir de ejemplo para otras comunas de Santiago en lo referente a las medidas pacificadoras del tráfico y de recuperación del espacio público.

A continuación se presenta un cuadro resumen y un esquema que muestra el modo en que se relacionan los tópicos en los modos de acción

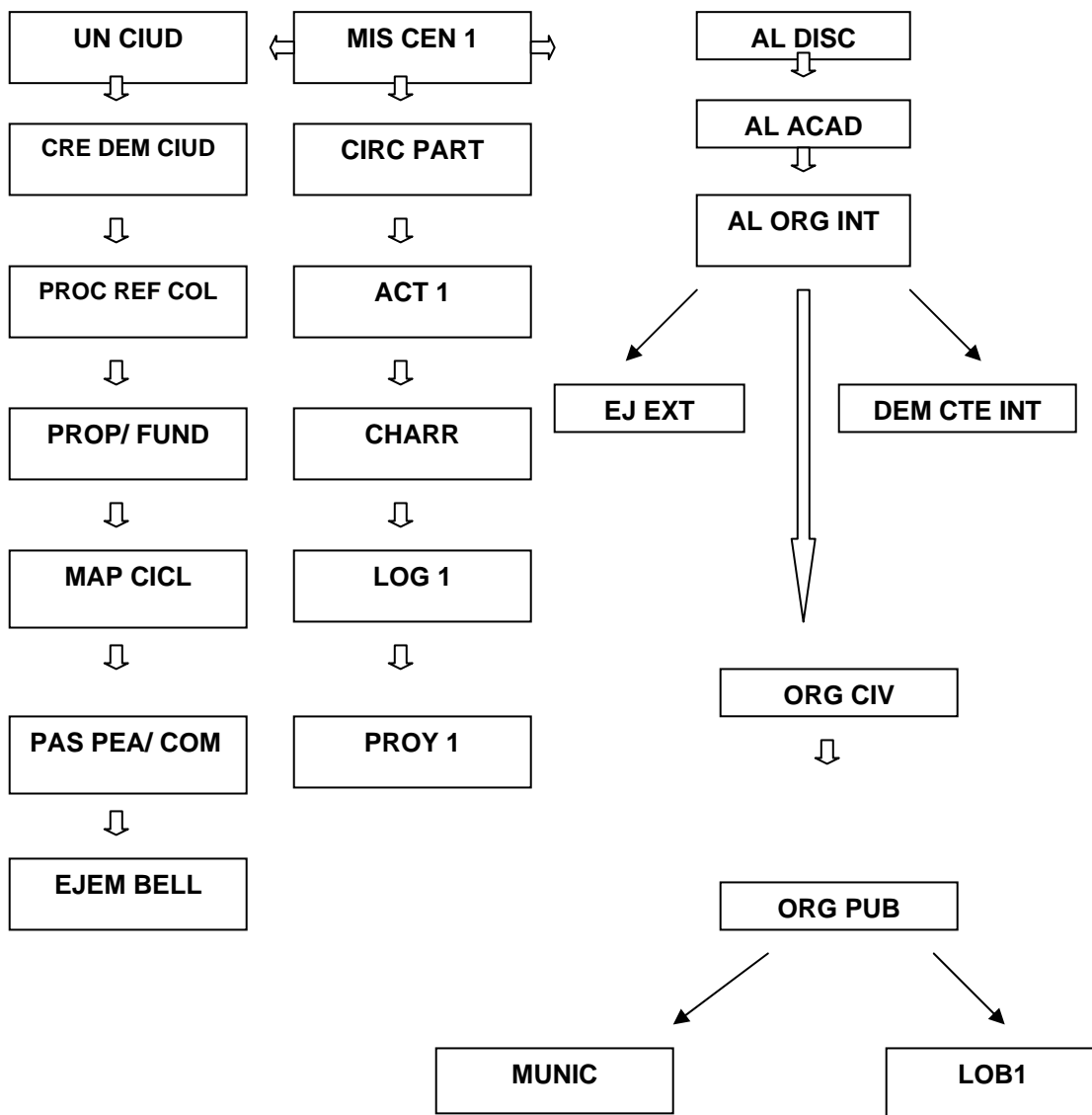
Metacategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
Misión central de CV	Que la ciudad vaya dejando el auto mediante la construcción de una ciudad amable, que permita la convivencia en el espacio de los distintos modos de moverse, favoreciendo e incentivando los sustentables.	MIS CEN 1

Subcategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
La unión de los ciudadanos como de lucha	Una de las estrategias de lucha de CV se caracterizó por la unión de los potenciales afectados por la carretera urbana, quienes defendían diferentes intereses dada la heterogeneidad de ellos.	UN CIUD
Creación de una demanda ciudadana sobre la base de una educación ciudadana	Para provocar cambios en la urbe es necesario crear una voluntad política que facilite estos cambios, por tanto es de especial interés contar con una demanda ciudadana educada en los temas de los derechos urbanos.	CRE DEM CIUD
Para lograr un cambio de paradigma es preciso un previo proceso de reflexión colectiva que otorgue argumentos para promoverlos	Los procesos de reflexión colectiva son los que propician un cambio de mentalidad y actitud de las personas lo que impactaría a otros ciudadanos.	PROC REF COL
Modalidad de acción propositivas y fundamentadas	En el modelo de acción de CV encontramos que la proposición fundamentada juega un rol relevante.	PROP/ FUND
Alianzas de CV: académicos	La postura propositiva de CV se basa en un previo conocimiento de causa de la situación, este saber es facilitado por académicos vinculados al transporte y urbanismo.	AL ACAD

Alianzas de CV: con los discapacitados	La alianza con discapacitados es congruente al mensaje de CV sobre una ciudad donde todos se puedan mover	AL DISC
Alianzas de CV: organismos internacionales	La cooperación internacional es de importancia para CV, por un lado para contar con apoyo en los momentos cuando sea necesario y por otro, para el intercambio de experiencias ciudadinas de transportes.	AL ORG INT
Demanda ante la Corte Interamericana de DDHH	CV interpuso una demanda ante esta institución para garantizar que los megaproyectos urbanos no se realicen sin previa consulta/ participación ciudadana.	DEM CTE INT
Utilización de ejemplos extranjeros para concienciar	Una de las estrategias discursivas más empleada por CV es la utilización de ejemplos exitosos de transporte sustentable en el extranjero, así como también destacar aquellos modelos insustentables que han colapsado a algunas ciudades del mundo.	EJ EXT
Relaciones de CV con otras organizaciones civiles	Las relaciones con otras organizaciones civiles gira principalmente en torno al préstamo de información que poseen sobre transportes y urbanismo. Se autoperciben como solidarios.	ORG CIV
Relaciones de CV con organismos públicos	Han creado relaciones con la CONAMA, con el MOP y el MINVU, principalmente.	ORG PUB
Relaciones de CV con los municipios	CV tiene contacto con distintas comunas de Santiago como la Pintana, Lo Espejo, Ñuñoa, entre otras y con otras localidades del centro y centro sur del país.	MUNIC
El lobby	La estrategia del lobby es muy utilizada por CV y puede darse en distintos contextos y oportunidades como un encuentro casual en la calle o en un debate modalidad mesa redonda.	LOB1
La experiencia de participación ciudadana que se ha dado con la Charrette	Instancia de participación ciudadana organizada de CV que cuenta con las juntas de vecinos y otros involucrados del sector. Además, la Charrette es un instrumento de planificación urbana que es debatido y negociado entre las autoridades y los ciudadanos.	CHARR
Ganaron en la recuperación del espacio público con la experiencia de la Charrette	En Bellavista habrá dentro de poco tiempo, según CV, un cambio sustantivo del barrio con una zona de calmado de tránsito.	LOG 1
El caso de Bellavista como ejemplo para otras comunas	Otra estrategia de CV es demostrar en el propio barrio lo que significa una zona calmada de tráfico y que eso sirva de ejemplo para que otras comunas puedan hacer lo mismo en sus barrios.	EJEM BELL
Los círculos de la participación	Son varios círculos u órbitas alrededor de un núcleo que es como el 'elenco estable' de CV (directivos y trabajadores) Estos círculos tienen una rotación y, mientras a menos distancia del núcleo mayor participación de ese círculo. Estos círculos están alimentados por los canales que dispone CV para la difusión de noticias como los sitios web, boletines, un programa de radio y cara a cara.	CIRC PART
Actividades puntuales que ha organizado CV	Entre las actividades más notables de CV se cuenta la Charrette, las jornadas 'a tracción humana' y creación de un sitio web con el mismo nombre, entre otros	ACT 1
Táctica persuasiva de CV hacia los comerciantes: los paseos peatonales favorecen el comercio	Una estrategia de CV para ganar la audiencia de los comerciantes es sostener que los paseos peatonales favorecen el comercio, esto apoyado con ejemplos nacionales y extranjeros	PAS PEA/ COM

La elaboración de planos para promocionar el uso de la bicicleta	Una de las últimas estrategias de CV para promocionar el TS fue la elaboración de mapas de los sitios más apropiados moverse no motorizadamente.	MAP CICL
Actividades y proyectos pendientes de CV	Actualmente CV tiene dos proyectos a realizar, uno es la fiscalización de Costanera Norte técnica y ambientalmente. Otro es la obtención de auspicios por parte de empresas comprometidas socialmente.	PROY 1

Esquema modos de acción y participación CV



7.2 Análisis de categorías organización Arriba'e la Chancha

Análisis de categorías objetivo A de Arriba'e la Chancha

Surgimiento de la organización: SURG ORG 2

Los miembros más activos de la agrupación Arriba'e la Chancha alguna vez pertenecieron al Movimiento Furiosos Ciclistas (MFC), éste funciona en Santiago desde 1995 y una de sus principales características como agrupación es, según los propios Furiosos, *'existir disuelto, por tanto, la militancia activa y consecuente sólo se logra pedaleando'*, (manifiesto MFC extraído del sitio web; 2006) Al interior de este movimiento se produjo un grupo de 'furiosos descontentos' básicamente por el tratamiento que le daban a los temas relativos al ciclismo urbano. Esto tuvo como consecuencia una escisión del MFC de la cual emerge la agrupación Arriba'e la Chancha durante los años 2000-01, no obstante la modalidad de trabajo de los Chanchos estuvo muy influida por el MFC, ya que continuaron realizando reparaciones gratuitas de bicicletas y cicletadas como se verá a continuación en las citas:

(...) Arriba'e la Chancha nace de ver la forma en cómo trabajaban los 'Furiosos Ciclistas', nosotros todos fuimos furiosos ciclistas, en su momento (...) Udo

(...) Yo también fui furioso ciclista, no era un miembro activo, pero sí me sentía un furioso (...) Chuchurex

(...) yo ingresé al mundo ciclístico conociendo primero quiénes eran el movimiento de furiosos ciclistas y empezaron a haber ciertas diversidad en cómo tomar los temas (...) Caroline

(...) llega la gente y dice 'oye, podríamos hacer ciclovías', cachai?, los temas son siempre los mismos, son como cíclicos, circulares, cachai? Nosotros nos aburrimos de eso, entonces llegamos y dijimos, 'sabí que más, hagamos una agrupación', yo lo tiré un día como un chiste en una reunión agotadora de los furiosos, entonces dije 'voy a formar un grupo que se va a llamar Arriba'e la Chancha' (...) Udo

(...) y ahí al final nos juntamos como 5 personas, entonces los temas ya los tenemos súper claros, cachai?, entonces ya nadie podía llegar y decir 'oye veamos el tema del casco', porque nosotros ya nos definimos con el tema del casco, ya nos definimos con el tema velocidad, cachai? Así fue como fuimos naciendo (...) Udo

De la opinión de los Chanchos podemos extraer que la nueva agrupación en ese entonces se formó como un modo de reorganizar la manera de tratar los temas concernientes al ciclismo urbano, para ello adoptaron una postura clara y definida.

Distinción con el MFC: DIST

La agrupación Arriba'e la Chancha, cuyos integrantes provenían del MFC, nos dice que su modo de acción se centró principalmente en informar y educar a los ciclistas existentes antes que promocionar el uso de la bicicleta, lo que, en ése momento, marca una diferencia en la estrategia de acción en comparación con la agrupación del MFC, a decir de la agrupación:

(...) Ahí también había una diferencia con la otra agrupación que existía en ese momento, los furiosos, porque ellos incentivaban el uso de la bicicleta, nosotros informábamos y educábamos a la gente que ya andaba en bicicleta (...) Udo

(...) Como te digo, somos unos pocos, por lo menos en Arriba'e la Chancha somos como 15, y como somos pocos los que estamos trabajando en el tema de la bicicleta, es como súper fácil identificarlos, cachai?, nos manejamos porque hablamos el mismo idioma y todo, a diferencia de otras agrupaciones (...) Udo

Personalidad jurídica: PERS JUR

La primera entrevista que apliqué al líder de Arriba'e la Chancha, Udo, tuvo lugar a comienzos de mayo de 2006 momento en que la organización estaba tramitando la personalidad jurídica. A mediados de noviembre de 2006 apliqué otras tres entrevistas, incluyendo una segunda entrevista a Udo, en ellas me comunicaron, entre otras cosas, que la personalidad jurídica ya era un hecho:

(...) Arriba'e la Chancha está en proceso de sacar personalidad jurídica a nivel municipal, por Stgo. Ya tuvimos una primera reunión con la encargada de organizaciones comunitarias (...) Udo, mayo de 2006

(...) La idea ahora es sacar una personalidad jurídica porque queremos tener un espacio para realizar un montón de ideas que tenemos como tener una cooperativa para ciclistas, hacer charlas en colegios, que los estudiantes salgan con un oficio como saber arreglar bicicletas por lo menos. Como pa'llá vamos apuntando y nos dimos cuenta que necesitamos el mono jurídico y dinero pa' hacerlo (...) Udo, mayo de 2006

(...) Ahora con este tema de la personalidad jurídica, podemos hacer un centro cultural, por ejemplo y tiramos con proyectos un poco más amplios como hacer un café o una tienda ahí mismo, cachai?

(...) Udo noviembre de 2006

(...) ya no vamos a tiendas de bicicletas a comprar, ahora vamos a distribuidoras y compramos con factura y toda la historia, lo que es súper positivo porque si antes pagabai 100 por un repuesto, ahora lo comprai a 30, son descuentos impresionantes, aquí veí los precios reales (...) Udo

Para los Chanchos el hecho de haber sacado personalidad jurídica como organización significa poder contar con un espacio físico para asentarse, postular a proyectos que los puedan financiar además, representa desde ya un beneficio puesto que perciben un ahorro importante de recursos en la compra de repuestos para las reparaciones que realizan. El tema de tener personalidad jurídica marca otra diferencia entre los Chanchos y el MFC, puesto que éstos nunca quisieron obtenerla porque de este modo entrarían al 'sistema', en palabras de Caroline Moren: (...) yo les dije a los Chanchos que sacaran la personalidad jurídica hace hartoo tiempo, primero que los Furiosos sacaran la personalidad jurídica y ahí empiezan a ver y decían 'pero cómo si el MFC es como un mito y si vamos a tener personalidad jurídica vamos a caer en el sistema' y empezaban a decir que no, que la idea de los fundadores del MFC era ir en contra del sistema, en contra del imperio motorizado sin frenos, entonces eran como ideas medias locas (...)

Así, los Chanchos se integraron al sistema formal de organizaciones comunitarias a través de la personalidad jurídica.

Estructura organizacional: ESTR ORG 2

La agrupación de los Chanchos está conformada por quince miembros aproximadamente, siendo solo cinco de ellos los que toman las decisiones más importantes, y donde la participación de éstos cinco en la toma de decisiones está influida por el tiempo que dispone cada uno en tanto que todos ellos realizan un trabajo voluntario dentro de la organización, el que es materializado en los momentos que sus respectivos trabajos remunerados se lo permiten:

(...) los Chanchos somos un grupo cerrado de alrededor de 15 personas, pero hay un grupito más chico que somos los que tomamos decisiones, ese grupo somos como 5, yo estoy dentro de ese grupo y no hay nada normado, ni tampoco es muy democrático, siempre llegamos a consenso, pero las decisiones importantes la tomamos como 5 personas, a veces 3 (...) Chuchurex

(...) los 15 estamos en lo mismo, pero por temas de trabajo y de tiempo uno de repente llama a los dos que están más involucrados en el tema y se toman decisiones entre 3 personas, pero no por no ser democráticos sino que por no abusar del tiempo del resto (...) Chuchurex

(...) Acá, entre los 5 hay una horizontalidad, pero como ya nos conocemos, ya cachamos los temas y los tenemos claros, de repente los discutimos y vemos las propuestas, nomás (...) Udo

(...) además que acá todos los ciclistas son voluntarios, es difícil (...) Udo

(...) Como te decía nosotros éramos un grupo chiquitito de puros amigos, y cuando vamos saliendo vamos incorporando más amigos, la cosa es ser amigos, cachai?, eso es como lo principal (...) Udo

(...) ese es el lazo más fuerte hoy, una amistad muy fuerte y creer que pensamos muy parecido sobre el tema de la bicicleta y que nos gusta trabajar por eso, pero creo que lo más fuerte es que nos hemos hecho un grupo de amigos muy fuerte (...) Chuchurex

Uno de los principales componentes organizacionales de la agrupación es la relación de amistad que se desarrolla entre sus integrantes, a decir de los propios Chanchos, se ha formado un sólido grupo de amigos unidos por la causa de la bicicleta. La idea principal en términos organizacionales es ser amigos e ir integrando más amistades interesadas en el ciclismo urbano.

Los papeles que desempeñan los miembros de la agrupación: ROL MIE

En Arriba'e la Chancha no hay una clara delimitación de roles por lo que cada miembro aporta lo que puede en relación con los recursos que posee tanto en tiempo como en conocimientos técnicos sobre alguna área determinada, así como también se destaca el uso de las características personales que tengan los integrantes y que puedan aportar a la organización. En opinión de la agrupación:

(...) pero en Arriba'e la Chancha no hay como una definición de roles tan claros (...) Chuchurex

(...) Nos asignamos tareas dependiendo de la circunstancia. Supuestamente yo vendría siendo como el presidente en todo esto. Supuestamente porque yo era el que tenía más tiempo libre (...)

Udo

(...) Bueno, ahí hay una característica mía, que siempre he tenido el poder de convencimiento, entonces cuando se trata de tener relaciones públicas: Caroline, al tiro. Está como más o menos

definido (...) Así que los voy a representar hoy día en la evaluación de lo que fue el 'día mundial sin auto 2006', voy a hacer de vocera (...) Caroline

(...) Chuchurex sabe de páginas web, ya sabemos que podemos contar con él para eso, lo que es gráfica también lo ve Claudio Olivares (...) Caroline

(...) Claramente yo el último año estuve a cargo de la página web y de los sitios web que teníamos relacionado con Arriba'e la Chancha, tenemos una página de ventas que estamos preparando y de otras cosas que hacemos, pero actualmente como estoy trabajando en otra cosa no tengo mucho tiempo y lo vemos entre todos un poco el tema de las páginas (...) Chuchurex

Entonces, en la opinión de la agrupación, tenemos que las tareas que son designadas se ajustan a las características, circunstancias y realidades de cada uno de los miembros.

Financiamiento de la agrupación: FINANC 2

Los ciclistas de Arriba'e la Chancha se financian principalmente con proyectos ganados presentados a algunos municipios, además, el capital social con que cuentan a veces puede derivar en capital económico ya que tienen amigos trabajando en el sector público que los ayudan y les sirven como contacto. También perciben ingresos por la venta de artículos alusivos al ciclismo y a veces les toca desembolsar dinero de sus propios bolsillos, en opinión de la agrupación:

(...) Nosotros nos sostenemos presentando proyectos en algunas municipalidades y con algunos amigos también que nos ayudan, nos sirven como contactos y con plata nuestra también (...) Udo

(...) También nos dimos cuenta en el transcurso de nuestra vida que necesitamos recursos para funcionar, entonces nosotros vamos con proyectos y muchos de nuestros amigos nos ayudan (...)

Udo

(...) hacemos reparaciones gratuitas y, por ejemplo, en el verano tuvimos que ir a Quilicura, presentamos un proyecto que llevaba en el paquete payasos, batucadas, acróbatas y nosotros.

Pero el tipo era de Arriba'e la Chancha el que organizaba toda la historia. Entonces ahí se manejaba y nos preguntó cuánto era el presupuesto que necesitábamos para hacer reparaciones y nosotros le hicimos uno, y él luego hace su proyecto, lo manda y ahí abajo íbamos nosotros. Y así trabajamos, y así lo ganamos (...) pero igual es heavy porque no hay ninguna certeza de que las cosas salgan (...) Udo

(...) Lo único que pedimos es que nos pasen la plata para las herramientas y los repuestos, pero a nosotros no nos pagan nada (...) Udo

(...) También vendemos poleras, patentes, ésas que dicen 'un auto menos', eso también nos sirve para hacer más poleras y patentes y pa' financiar folletos, así nos damos vuelta hasta ahora (...) Udo

Como podemos ver en las citas, la mayoría de los recursos económicos de la agrupación provienen de la postulación a fondos por medio de la presentación de proyectos de los que no se tiene la certeza que vayan a ser aprobados, por lo que se puede decir que la fuente de ingresos de la agrupación es más que inestable. Otro aspecto a destacar en el modo de financiamiento de los Arriba'e la Chancha es la venta de artículos con motivos ciclistas -como las patentes de bicicletas que dicen 'un auto menos'- cumpliría con una doble función por un lado aporta con parte del financiamiento para poder seguir funcionando como agrupación y por otro lado se difunde el mensaje antiauto, por lo que serviría como modo de acción.

Posibles proyectos de financiamiento: PROY FINANCI

Los Arriba'e la Chancha ven que el ciclismo puede ofrecerles dinero que sirva de sustento como organización, pero además creen que es posible vivir del ciclismo urbano:

(...) Sabí que lo más extraño de todo es que nosotros recién nos estamos dando cuenta de que podemos tener plata y quizás sobrevivir o vivir del tema de la bicicleta, eso recién. Es un tema que supuestamente desde los primeros 3 años o 4, nos ofrecían plata y nosotros decíamos que no, porque la idea era hacer todo gratis o si no, no vamos, era como ese el rollo. Nosotros ahora a La Reina estamos yendo gratis, siendo que un momento dado nos dijeron que nos podían pagar y los tipos (de Arriba'e la Chancha) dijeron que no, hacemos la pega gratis o si no, no vamos, cachai? es todo un tema, es muy extraño (...)Udo

(...) Y tengo un amigo, que es el mecánico con el que voy, que también está sin pega, entonces queremos ver otras formas de financiamiento y ganar plata nosotros, pero no con estas cosas como de voluntariado que es lo que a nosotros nos llena más, como nuestro diezmo social que damos, cachai (...) Udo

(...) Nos gustaría poder financiar Arriba'e la Chancha de alguna manera y dedicarnos tiempo completo a eso, nos encantaría. Pero cada uno tiene su trabajo aparte (...) Chuchurex

(...) Yo creo que un paso que damos ahora como pequeñito, es cachar que nosotros podemos vivir sin ser inconsecuentes con nuestro mensaje, a nuestro trabajo, podemos vivir de la bicicleta (...)
Tener un centro donde podai leer, ver películas, tomar café o chelas, un poco ahí queremos llegar. Es como un poco mercantilizar el tema, pero también educando (...) Udo

Como se puede ver en las citas, las vías de financiamiento de algunos de los ciclistas de la agrupación llegaría por medio de actividades ligadas al ciclismo urbano, pero sin dejar de hacer trabajo voluntario que es, tal como dice uno de sus integrantes, lo que a ellos más les gusta hacer y al mismo tiempo representaría un aporte en forma de diezmo social.

Misión central de la agrupación: la creación de una cultura ciclista: MIS CEN 2

Una de las ideas centrales que motiva la existencia y permanencia de la agrupación es, en opinión de sus miembros, la de crear una 'cultura ciclista' y uno de los pilares de esta cultura sería que aquellos que circulan en bicicleta por las ciudades sean concientes que son ciclistas urbanos y se reconozcan como tales, así como también conozcan los seguros que los protegen en caso de sufrir un accidente:

(...) La idea es crear una cultura ciclista, pa'llá vamos. Como organización nosotros creemos que todavía estamos como súper en pañales. La gente anda en bicicleta y no se da cuenta de que es un ciclista urbano, por ejemplo (...) Udo

(...) Nos preocupamos de dos temas fundamentales pa' nosotros en su momento, uno era que la gente que ya andaba en bicicleta supiera qué seguros los protegían en caso de un accidente, como el SOAP, seguro de trayecto, o como el seguro estudiantil para los estudiantes, como ésas cosas (...) Udo

(...) Entonces empezamos a trabajar como en esos temas y también en el arte, que nos gustaba mucho; Marcel Duchamp con su bicicleta, buscar la Oda a la Bicicleta de Neruda, también lo que había escrito Cortázar sobre la bicicleta y en las páginas web también, tener un poco de arte, de literatura, cachai?, Mezclamos esas dos cosas: seguridad y arte (...) Udo

(...) siempre bajábamos información sobre lo que estaba ocurriendo en EEUU, en Holanda y tratar de traducir los textos a nivel local, porque ellos ya están en otra volá, cachai? En Holanda están sacando ciclovías, quieren que los ciclistas compartan la calle con los automovilistas, ya no quieren más ciclovías. Acá estamos haciendo ciclovías, o sea vamos bien atrasados en ese tema (...) Udo

Para los Chanchos, el tema de crear una cultura ciclista va de la mano con educar a la ciudadanía en la materia, ésta abordaría temas de tipo práctico como la seguridad en las calles o el modo de mantenimiento y/ o reparaciones básicas de una bicicleta. Por otro lado, la creación de esta cultura también tiene que ver con reunir un 'stock' cultural referente a la bicicleta y con el que los miembros de la agrupación se sientan identificados. Otro aspecto a destacar es la información actualizada de experiencias extranjeras exitosas en ciclismo urbano que la agrupación reúne y difunde mediante sus canales de comunicación, lo que sería influyente en tanto se muestran tendencias que marcarían la pauta de lo que debiera ocurrir a nivel local.

Autopercepción de la organización: los ciclistas urbanos vistos como tribu urbana: AUTOPERC 2

El tema de la creación de una cultura que identifique a los ciclistas apunta al objetivo de sentirse y reconocerse como una tribu urbana, en opinión de los Chanchos:

(...) Mira, nosotros queremos hacer como toda una cultura de bicicleta y en eso estamos, con otras cosas más, y la idea es llegar a que la gente se sienta como en una tribu y diga: 'sí, somos ciclistas urbanos', cachai?, que se sienta identificado así como se siente un weón de la U o del Colo, o como un punk, queremos llegar a eso, pero recién estamos como trabajando pa' eso (...) Udo

(...) la gente a nivel político, cachan el poder de convocatoria que existe, entonces piensan que igual somos una tribu. Piensan que somos una tribu, aunque no funcionemos como tal. Cierta mito que tienen de nosotros y que manejamos (...) Udo

(...) La gente nos ve y sí cree que funcionamos como tribu, cree que sí somos una organización que es súper compacta, cachai? y que un weón va a llegar y convocar a 300 weones pa' ir a quemar La Moneda y van a ir los 300, pero no es así, cachai? pero es mejor vivir con ese mito pa' que nos escuchen (...) Udo

Los Chanchos sienten que, para la gente en general, proyectan una imagen de tribu urbana organizada y numerosa, por lo que se valen de esta imagen a la hora de manifestarse y hacerse escuchar por las autoridades y la sociedad civil. También se sienten un grupo reconocido que puede tener alguna injerencia en la toma de decisiones relativas al ciclismo en la ciudad.

Conclusiones objetivo A de Arriba'e la Chancha

La idea de la agrupación Arriba'e la Chancha emerge en el momento que un grupo de miembros pertenecientes al MFC se sienten descontentos por el modo en que eran tratados los temas ciclistas. Un ejemplo de ello es el modo organizacional de horizontalidad donde todos tienen voz y voto, por lo que muchas veces ingresaba gente nueva al MFC a proponer trabajar temas que ya habían sido tratados. Otro elemento de insatisfacción de los actuales Chanchos mientras fueron ciclistas furiosos es la máxima del MFC de existir disuelto, invitando a practicar la militancia pedaleando, al margen de toda formalidad en relación con organizaciones tradicionales, por lo tanto, las actividades organizadas del MFC no contaban con ninguna garantía de continuidad y realización. Así, la agrupación Arriba'e la Chancha surge durante los años 2000-01, empleando la estrategia de reparaciones gratuitas de bicicletas, al igual que el MFC, pero enfocándose más en la educación de ciclistas urbanos que ya andaban en bicicleta que promocionando el uso de ella. Otra cosa que distingue a esta agrupación ciclista de otras es que optaron a la personalidad jurídica, cuestión que querían obtener para percibir algunos beneficios como donaciones o postular a proyectos para conseguir financiamiento y/ o para comprar los repuestos más barato en las distribuidoras, es decir, todo apunta a que por medio de la personalidad jurídica es posible organizar mejor las estrategias de acción y mantenimiento de la agrupación, además con el establecimiento en un espacio físico tienen proyectos de realizar actividades como los talleres de ciclismo y reparaciones, o como instalar una tienda para la venta de artículos ciclistas, o un sitio para proyectar videos o tomarse unas 'chelas'.

En lo que concierne a la estructura organizacional, la agrupación de los Chanchos tiene un núcleo que está conformado por cinco miembros que, en su mayoría, pertenecen a la agrupación desde el comienzo y además, son estos cinco los que toman las decisiones más importantes de ella. Entre estos cinco miembros hay una división de roles que se establece acorde a las capacidades y disponibilidades de ellos mismos, sin embargo, se puede decir que cuentan con una cabeza visible que es Udo, quien actúa como líder y posee un vasto conocimiento ciclista e informático, una vocera que en su calidad de abogada los asesora legalmente, y un diseñador que también asiste los sitios web pertenecientes a la agrupación. Además, en la agrupación hay cerca de una decena de miembros-amigos activos, pero que no forman parte de la toma de decisiones.

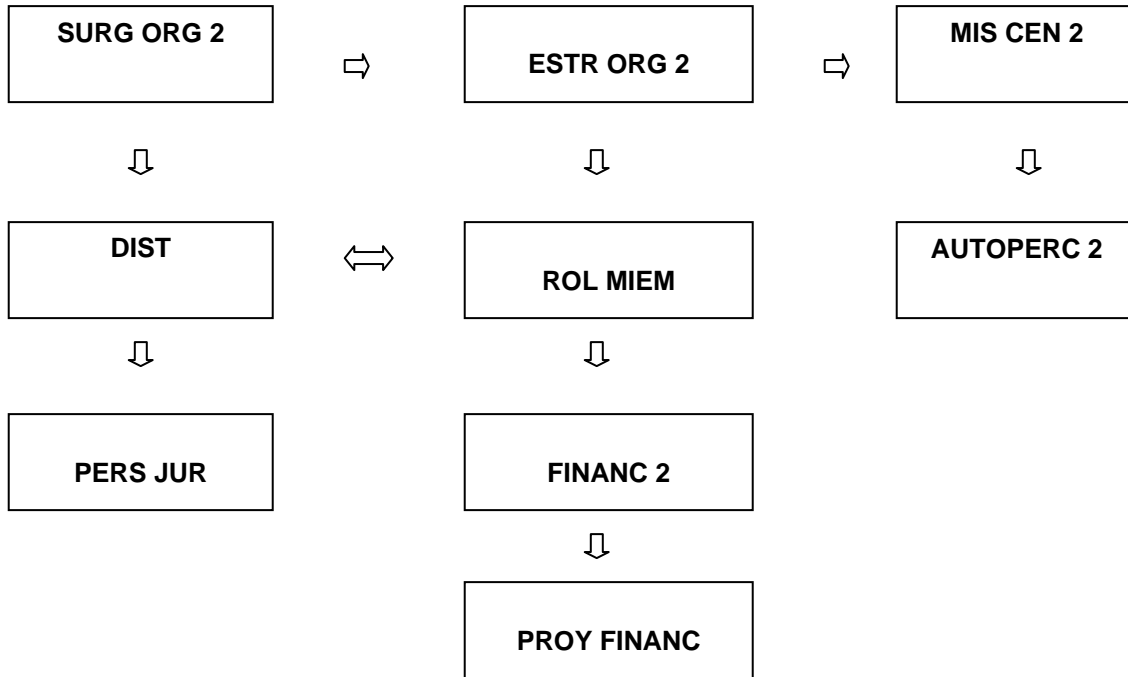
Por otra parte, el financiamiento de la agrupación ha provenido principalmente por medio de la postulación de proyectos en distintos municipios de Santiago. No obstante, últimamente están pensando en el modo de financiar Arriba'e la Chancha mediante otros mecanismos como el establecimiento de una tienda y el trueque, pero sin comprometer el trabajo de voluntariado que hacen con las reparaciones gratuitas de bicicletas, que por lo demás, es la actividad que más los caracteriza, junto con las cicletadas mensuales. Asimismo, los ciclistas sostienen que el objetivo central de la agrupación es crear una cultura ciclista popular, es decir que las personas que transitan en bicicleta por la ciudad tengan noción que son ciclistas urbanos y conozcan los seguros

contra accidentes existentes, que conozcan el contenido de la ley de tránsito concerniente a la bicicleta, entre otros aspectos prácticos. Finalmente aspiran lograr a identificarse como una tribu urbana, así como los punk o las barras bravas.

A continuación se presentará un cuadro resumen y un esquema con los principales tópicos encontrados en el análisis:

Subcategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
Surgimiento de la organización	En la agrupación del MFC había un grupo disidente en cuanto al modo poco enérgico de tratar los temas concernientes al ciclismo urbano. Es cuando surge Arriba'e la Chancha con una propuesta más 'seria' de hacer ciclismo.	SURG ORG 2
Distinción con el MFC	A diferencia del MFC, el trabajo de los Chanchos se caracteriza más por educar a la ciudadanía sobre el ciclismo que por promocionarlo.	DIST
Personalidad jurídica	En agosto de 2006, Arriba'e la Chancha obtuvo la personalidad jurídica básicamente con el objetivo de poder acceder a posibles financiamientos que permitan la existencia y mantenimiento de la organización.	PERS JUR
Estructura organizacional	Posee una estructura flexible en cuanto a la asignación de roles, pero rígida en tanto se consideran 'un grupo cerrado de alrededor 15 personas', además tienen la cualidad que son amigos, es decir, todos se conocen.	ESTR ORG 2
Los papeles que desempeñan los miembros de la agrupación	No existe una clara definición de roles, pues cada uno aporta con lo que puede o con lo que sabe acorde con el tiempo que dispone	ROL MIE
Financiamiento de la agrupación	El financiamiento proviene principalmente de la postulación a proyectos presentados a los municipios para realizar tal o cual actividad, pero con eso sólo logran cubrir el valor de los repuestos, otra parte del ingreso proviene de la venta de artículos ciclistas.	FINANC 2
Posibles proyectos de financiamiento	En relación con el tópico anterior, la agrupación también esta evaluando la posibilidad de sostenerse por medio de otros mecanismos como una tienda, pero sin comprometer el trabajo de voluntariado.	PROY FINANC
Misión central de la agrupación: la creación de una cultura ciclista	Para los Chanchos la motivación central que tienen es crear una cultura ciclista, que la comunidad sepa qué significa ser un ciclista urbano.	MIS CEN 2
Autopercepción de la organización: los ciclistas urbanos vistos como tribu urbana	La agrupación aspira a que ellos y todos los ciclistas logren llegar a identificarse como una tribu urbana.	AUTOPERC 2

Esquema de estructura organizacional Arriba'e la Chancha



En el presente esquema hay tres tópicos que funcionan como ejes estructurantes, éstos son, primero el surgimiento de la organización (SURG ORG 2), puesto que como el grupo se formó con 'furiosos descontentos' marcaron su pauta de trabajo propia en relación al MFC, (DIST) Otro aspecto que también marca la diferencia es que la organización de los Chanchos está decidiendo 'institucionalizarse' de algún modo con la personalidad jurídica (PERS JUR) El segundo eje estructurador es justamente la estructura organizacional (ESTR ORG 2), ya que presenta un modelo que es posible adaptar a los miembros que ocupan algún cargo (ROL MIE), esto es, que el rol de cada miembro estará determinado por las capacidades que éste tenga tanto en conocimientos como en tiempo y voluntad. El trabajo central de la agrupación está orientado al fomento de una cultura ciclista urbana (MIS CEN 2) que se lograría por medio de la educación cívica, además, se sienten como una organización reconocida (AUTOPERC 2) que puede tener injerencia en la toma de decisiones. Por otro lado, aspiran a convertirse en una tribu urbana.

La bicicleta misma: BICI

Para los Chanchos la bicicleta tiene argumentos de sobra para cautivar a su audiencia, sean éstos economistas, ambientalistas, autoridades públicas de salud y transportes y a la ciudadanía en general, para ellos la bicicleta misma y la facilitación para poder circular en ella sigue siendo el tema central de su lucha:

*(...) No quiero tomar solo una parte de la bicicleta, creo que aporta por muchos lados (...)
Chuchurex*

(...) y una sensación de libertad que no te lo da otro medio de transporte (...) Caroline

(...) el trabajo de Arriba'e la Chancha es sobre la bicicleta como medio de transporte amigable que queremos para toda la ciudad, pero creo que son tantas las cosas que tiene la bicicleta (...) como medio de transporte sustentable la bicicleta es la mejor opción, pero hay otras cosas que también le vemos a la bicicleta y que no son menos importantes para mí la bicicleta es libertad, es recreación, es como no sé, sacarte el estrés, que yo lo veo más como bicicleta para el lado que tire, sea como transporte sustentable, como solución para el medio ambiente, en resumen bicicleta (...) Chuchurex

Ahora, si recurrimos a las declaraciones de Udo que están al comienzo del siguiente análisis, podemos encontrar la siguiente frase: '*(...) y empezamos a cachar que igual solamente la bicicleta y preocuparnos de la bicicleta nos quedaba un poco chico, y nos interesó trabajar con el tema de la recuperación del espacio público (...)*', esto nos muestra que la motivación de trabajo de la agrupación estaba concentrada solamente en la bicicleta y en los beneficios directos e instantáneos que otorga el uso de este vehículo como son la recreación y la sensación de libertad, y también como mecanismo de relajación. Posteriormente comenzó la preocupación por otros problemas que pueden ser prevenidos o resueltos mediante el uso regular y masivo de la bicicleta, estos problemas son urbanos, como la recuperación del espacio público que está siendo depredado por el automóvil, y ambientales, como el calentamiento global donde el automóvil aporta con una importante cuota de gases efecto invernadero. Tanto los problemas urbanos como los ambientales pueden reducirse si la población gradualmente va dejando el uso del automóvil particular para sus desplazamientos cotidianos. Por esta misma razón los Arriba'e la Chancha

validan el uso de la bicicleta y la presentan como la mejor alternativa de transporte sustentable mediante los argumentos ya señalados.

Espacio público y ciudad amigable: ES PU/ CIU AMA

En un comienzo la agrupación Arriba'e la Chancha dirigió su trabajo únicamente a los ciclistas y a la bicicleta, pero conforme el paso del tiempo fueron abriendo su campo de lucha hacia todo lo que creen que obstaculiza la construcción de una ciudad amable basada en los modos no motorizados de transporte. En opinión de la agrupación:

(...) y empezamos a cachar que igual solamente la bicicleta y preocuparnos de la bicicleta nos quedaba un poco chico, y nos interesó trabajar con el tema de la recuperación del espacio público y ahí empezamos a trabajar con zonas 30, es decir que hayan zonas a 30 km/h... porque claramente aumenta la cantidad de muertos a mayor velocidad, según los datos de carabineros y la comisión nacional de tránsito (CONASET) (...) Udo

(...) estuvimos en contra de la Costanera Norte en su momento, ahí hay dos autopistas urbanas, cachai? porque te va segregando la ciudad, la va partiendo en cierta forma, entonces nos fuimos metiendo también en ese rollo de tener una ciudad más amigable no solamente pa' ciclistas, sino que pa' todos (...) Udo

De este modo, en la opinión de los Chanchos, la agrupación también está preocupada de temas como la recuperación del espacio público, así como también se ocupan de evitar que el diseño de la ciudad se construya inspirado en el automóvil.

Los beneficios en salud que reporta el uso cotidiano de la bicicleta: BEN SAL

Los ciclistas de Arriba'e la Chancha también destacan el aporte en salud que reviste para las personas el uso regular de la bicicleta como medio de transporte, ya que puede ser una herramienta eficaz para prevenir una serie de problemas de salud asociados al estilo de vida sedentario muy corriente hoy en día:

(...) la gente de salud recién ahora empezaron a darse cuenta de que si la gente usara más la bicicleta o caminara más, te evitai todo eso; la contaminación, el estrés, cachai? Si la mayoría de la gente se muere por problemas cardiovasculares, otro problema que también existe en Chile es la obesidad infantil, el sedentarismo, etc (...) así mucha gente empezó a cachar y ahora muchos organismos de salud de las diferentes comunas hacen actividades como cicletadas y cierre de

calles, porque se dan cuenta que pueden arreglar muchos problemas que tienen que están vinculados al uso de la bicicleta (...) Udo

(...) Si lo más barato que hay en materia de salud es prevenir, eso es lo que debería procurar el ministerio de salud; la medicina preventiva y no curativa (...) Caroline

(...) y yo toqué el tema de llevar lo que es la bicicleta en materia de salud, o sea de los beneficios que reporta andar en ella... y tienen a la bicicleta como la aspirina en materia de salud (...) Caroline

(...) Si a mí me preguntan por qué la bicicleta para mí es una tentación y sensualidad, porque es una buena inversión en tiempo y en salud (...) Por ejemplo, yo tengo a mi hija, pero también quiero ir a un gimnasio, pero no quiero ir a un gimnasio, entonces para estar más tiempo con mi hija sin necesidad de ir a un gimnasio ayuda mucho la bicicleta (...) Caroline

En la opinión de los Chanchos, también ven una inversión en salud, en el uso cotidiano de la bicicleta puesto que puede ayudar a prevenir enfermedades como las cardiovasculares, que es una de las enfermedades que demandan mayor atención en los consultorios, y que comúnmente lleva asociada la obesidad y el sedentarismo. Además, la práctica regular de una actividad física como el ciclismo repercutiría en un buen estado físico de los usuarios.

El calentamiento global: CAL GLO

El contenido de las tres primeras citas que veremos a continuación es sobre la razón que tuvo el GEF (sigla inglesa del Fondo para el Medioambiente Mundial) para aportar con gran parte del financiamiento al proyecto de transporte público 'Transporte Sustentable y Calidad de Aire para Santiago' en cuyos lineamientos generales se encontraba la 'Promoción al Uso de la Bicicleta' por tanto durante algunos meses de 2005 y 2006 se realizó en Santiago una campaña de promoción que se llamó se llamó 'Bicivilízate', en la cual participaron tanto CV como Arriba'e la Chancha:

(...) El BM está preocupado por el tema del recalentamiento global, entonces una de las formas de incentivar o de pasar plata pa' la cosa del transporte es que los tipos hagan una campaña para desincentivar el uso del automóvil particular (...) Udo

(...) Entonces la idea es fomentar los demás tipos de transportes sustentable como la bicicleta, caminar y el transporte público más eficiente (...) Udo

(...) La propuesta del GEF era supuestamente subirle el perfil a la bicicleta, tomaron en cuenta que la bicicleta acá en Chile está considerada como un transporte para personas de bajos recursos, para gente pobre, gente obrera, cachai? (...) Entonces si queríai lograr que la gente se bajara del auto y se subiera a la bici era como subirle un poco el pelo (...) Udo

(...) en Europa se hace lo que es la 'movility week' o Bs. As. por mencionarte una ciudad más cercana no se celebra un solo día el 'día sin auto', sino que toda una semana y se tratan los temas sobre el calentamiento de la tierra, ahorro energético, transporte sustentable, y todo relacionado en que hay que medirse en ese sentido de cómo uno se mueve dentro la ciudad que tú quieres (...)

Caroline

(...) Lo que pasa es que la bicicleta en sí tiene como todo el rollo medioambiental incorporado (...)

Chuchurex

(...) hay gente de la UDI, de RN, del PS, hoy todos hablan de la bicicleta, ecologistas, economistas

(...) Udo

Como pudimos ver en las citas, aunque el recalentamiento global no es la preocupación central de la agrupación, ellos saben que la bicicleta contribuye a la preservación del medioambiente y que ésa es una buena herramienta para ofrecer argumentos potentes a favor de la práctica del ciclismo urbano. Además cuentan con que el tema de la bicicleta como alternativa de transporte se ha impuesto en ámbitos de interés como la economía y el medioambiente, así como también está presente a escala política.

La falta de educación a la ciudadanía en materia de ciclismo urbano: EDU CIUD

Uno de los elementos importantes que impulsa la acción de los Chanchos es la falta de educación a la ciudadanía en temas relativos al ciclismo urbano. En opinión de la agrupación, es preciso educar a la población sobre temas prácticos como por ejemplo qué tipo de bicicleta se necesita para viajar en la ciudad:

(...) Entonces pasa que un tipo que quiere ahorrar plata va al Líder y se compra una cleta con suspensión, que pesa como 25 kilos y anda 8 km y ya queda muerto. Y eso se evita educando a la población en temas de ciclismo urbano, aspiramos a eso (...) Udo

(...) Si la ley de tránsito no es tan mala, sino que la gente no la respeta. O sea, tú podríai usar todo un carril, toda una pista es tuya, porque tú (el ciclista) eres un vehículo más, art. 1 y 2 de la ley de tránsito, cachai? (...) Udo

Según los chanchos, la educación sobre ciclismo urbano también incluye conocer y respetar la ley de tránsito tanto para ciclistas como para automovilistas y peatones, en tanto esta ley reconoce a la bicicleta como un vehículo más al circular por la calle.

El casco

La postura de los Chanchos frente regulaciones en torno a la práctica del ciclismo urbano como el uso obligatorio del casco es clara, ellos estuvieron en contra de la normativa antes que fuera promulgada y todavía siguen sosteniendo que este tipo de medidas aplicadas al ciclismo urbano no son las más adecuadas dado que hace falta educación a la ciudadanía sobre esta materia, por otro lado, la agrupación señala que el casco da una sensación de falsa seguridad por lo que es más fácil accidentarse. Además está el tema que el uso obligatorio del casco impide que se sumen nuevos ciclistas. En la opinión de la agrupación:

(...) Nosotros dijimos que el casco no puede ser obligatorio porque tienen que educar a la gente a usar el casco (...) Está todo ese tema que está en discusión de educar a la gente acerca del casco y que conozcan qué tipos de cascos hay (...) Udo

(...) Además está todo el tema de la gente de escasos recursos que tiene una chancha que la heredó del abuelo, del abuelo del abuelo, tiene una bicicleta que anda nomás, entonces tú le decí que se compre un casco que vale 13 lucas promedio y esa persona no va andar en bicicleta (...) Udo

(...) El casco es obligatorio en dos países nomás, en Australia y Nueva Zelanda y creo que en un estado norteamericano y el uso de la bicicleta ha bajado en un 40%, se desincentiva el uso de la bicicleta (...) Caroline

(...) Supuestamente, cuando tú andai con casco te sentí más seguro, por lo que asumí más riesgos que sin casco. Entonces ésa es una sensación de falsa seguridad. También los automovilistas dicen: 'ah, ya tiene casco, entonces puedo pasar más cerca, y si lo boto no importa, porque tiene casco' (...) Udo

Visión del Transantiago: OP TSTGO 2

En la opinión de la agrupación, en el nuevo modelo de transporte público Transantiago ven que, por un lado, el sistema se planteó de una manera muy ambiciosa en comparación a lo que se hizo en Bogotá –que fue el modelo en el que supuestamente está inspirado el Transantiago-. Por otro

lado, ellos ven que hay un desconocimiento por parte de las autoridades acerca de lo que es el Transantiago y lo que implica:

(...) Es un proyecto súper ambicioso, cachai? La gente lo compara con Transmilenio de Bogotá, siendo que es muy diferente, aquí es mucho más grande que Transmilenio, allá el Transmilenio es toda una calle, como la Alameda, ahí fue que hicieron la innovación. Pero acá Transantiago es en todo Santiago (...) Udo

(...) Lo más lamentable del Transantiago es que las autoridades no tienen idea de lo que están hablando, los que están a la cabeza y los mandos medios del Transantiago no saben lo que es el Transantiago. Porque si el Transantiago funcionara sería muy top (...) Udo

(...) Entonces los weones no saben vender el producto, se han atrasado, han cometido muchos errores y la gente en general no lo entiende, los mismo weones que están a cargo no lo entienden. Te acuerdas que los conductores tenían problemas con los microbuseros, con los empresarios y Transantiago salió a defender y discutir el tema cuando Transantiago es un problema entre privados, es entre empresas, es de conductores y las máquinas, el estado no tiene porqué dar su opinión ahí o validar el Transantiago (...) Udo

Los Chanchos también opinan que al nuevo sistema no solamente no lo entienden las autoridades que están liderando el proyecto, sino que tampoco es entendido por los usuarios, y que el enredo es tal que hay una mezcla de los sectores públicos y privados en la discusión de problemas propios de la implementación del modelo, cuando dichos problemas debieran resolverse entre privados, quienes están materializando el proyecto.

Conclusión diagnóstico de Arriba'e la Chancha

Para la agrupación el problema central de su lucha tiene que ver con el transporte en general, pero se concentra en el ciclismo urbano y por tanto en la bicicleta en particular.

La bicicleta es considerada como el vehículo símbolo del transporte sustentable, aparte de la caminata, según las organizaciones ambientalistas preocupadas por el calentamiento global. Pero la bicicleta no solo representa la mejor alternativa de transporte sustentable, sino que también reviste grandes beneficios en salud que son promocionados por la agrupación en colaboración con los organismos públicos, es así que los beneficios ya están siendo reconocidos por las autoridades públicas y la ciudadanía. Por otro lado, el uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte es un ideal deseado por las organizaciones ciudadanas preocupadas del diseño urbano y el

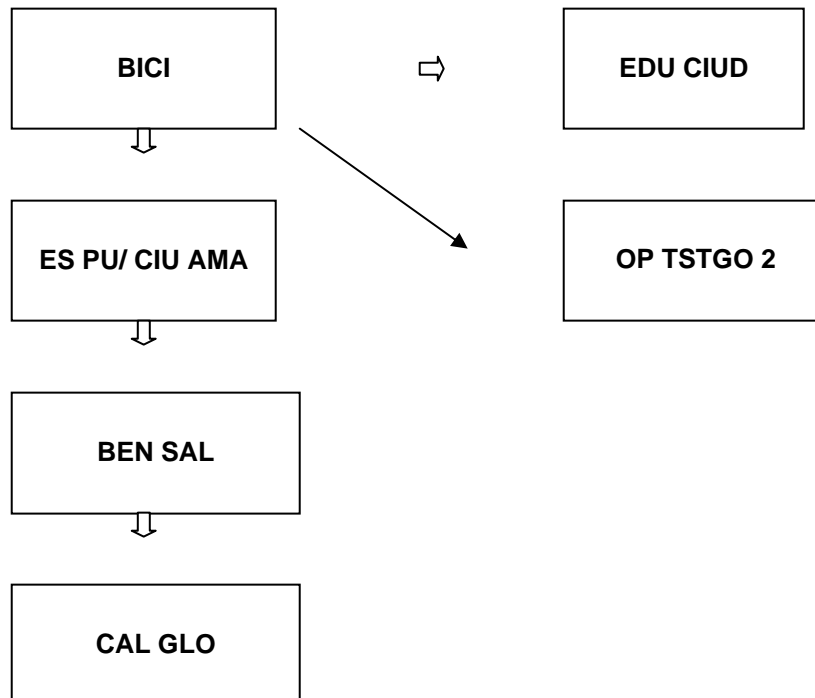
medioambiente (como CV, por ejemplo), ya que esto facilitaría la construcción de ciudades amigables pensada para la movilidad de los modos no motorizados y consiguiente recuperación del espacio público. Otros aspectos que los ciclistas destacan es el ahorro en dinero que se hace factible con el uso de la bicicleta, pues es más barato que andar en transporte público y mantener un automóvil. De este modo, los ciclistas urbanos y los Chanchos específicamente validan el uso de la bicicleta por medio de los argumentos mencionados, que dicho sea de paso, contiene aspectos muy similares que también se pueden encontrar en el discurso de CV sobre el tema. No obstante, la inspiración central de los Chanchos fue y sigue siendo la bicicleta y el fomento de su uso respaldado a través de una educación ciudadana en la materia y de una cultura ciclista que los identifique. La agrupación considera que la bicicleta tiene más aspectos positivos que los puramente ambientales, de salud y convivencia ciudadana, sino que también destacan otras motivaciones que ellos sienten para usarla como son la sensación de libertad, de relax, de ganar tiempo empleando el ciclismo cotidiano como un ejercicio físico de mantenimiento a la vez que sirve de transporte y, por consiguiente se produce un ahorro en tiempo y en recursos económicos, ya que se evitan los tacos y el pago del transporte público o mantención de un auto, además de pagar y asistir a un gimnasio.

A continuación se presentará un cuadro resumen y un esquema con los principales tópicos encontrados en el diagnóstico de la situación 2:

Metacategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
La bicicleta misma	El fomento de una cultura ciclista es el objetivo principal que persiguen como agrupación, luego los beneficios que otorga la bicicleta son resaltados y mostrados en forma de una estrategia discursiva para respaldar el ciclismo urbano	BICI

Sucategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
Espacio público y ciudad amigable	La recuperación del espacio público y con ello la construcción de una ciudad amigable es uno de los temas más recurrentes de la agrupación	ES PU/ CIU AMA
Los beneficios en salud que reporta el uso cotidiano de la bicicleta	Otro tema destacado sobre el uso cotidiano de la bicicleta son los beneficios en salud que reporta.	BEN SAL
El calentamiento global	Un argumento para ayudar a la detención del daño planetario es que la bicicleta no emite gases tóxicos de efecto invernadero.	CAL GLO
La falta de educación a la ciudadanía en materia de ciclismo urbano	Una de las misiones de la agrupación es educar a la ciudadanía sobre ciclismo, ante la evidente desinformación de muchos sobre el tema	EDU CIUD
Visión del Transantiago	Arriba'e la Chancha cree que el proyecto de Transantiago se caracteriza por una desorganización a nivel de autoridades y empresarios que confunde a los usuarios. Además lo califican como ambicioso, puesto que se pensó para todo Santiago.	OP TSTGO 2

Tópicos diagnóstico de la situación Arriba'e la Chancha



En el esquema podemos ver que el gran tema que articula el discurso argumentativo de la agrupación es la bicicleta (BICI) de ella se desprende otro gran tema que los Chanchos creen es muy importante: promover una educación ciclista ciudadana (EDU CIUD), éstos serían los dos grandes ejes estructuradores de la situación problemática en el transporte aludidos por la organización. En consecuencia, con el uso cotidiano y masivo de la bicicleta es posible recuperar el espacio público, depredado hasta el momento por el automóvil, y construir ciudades amables (ES PU/ CIU AMA), lo que también traería beneficios en salud para la población que la use (BEN SAL), y esto también contribuye a frenar el calentamiento global (CAL GLO)

Análisis objetivo C de Arriba'e la Chancha

La idea de una cultura ciclista: MIS CEN 2

Uno de los motivos centrales por el que se movilizan los Chanchos es la creación de una cultura que los identifique no sólo como agrupación, sino que como ciclistas urbanos en general, y la manera de llevar a cabo el proyecto es difundiendo información sobre los seguros que cubren tragedias ciclísticas y reuniendo un 'stock' cultural referente a la bicicleta, en opinión de la agrupación:

(...) La idea es crear una cultura ciclista, pa'llá vamos. Como organización nosotros creemos que todavía estamos como súper en pañales. La gente anda en bicicleta y no se da cuenta de que es un ciclista urbano, por ejemplo (...) Udo

(...) Entonces empezamos a trabajar como en esos temas y también en el arte, que nos gustaba mucho; Marcel Duchamp con su bicicleta, buscar la Oda a la Bicicleta de Neruda, también lo que había escrito Cortázar sobre la bicicleta y en las páginas web también, tener un poco de arte, de literatura, cachai?, Mezclamos esas dos cosas: seguridad y arte (...) Udo

(...) Ellos (los MFC) incentivaban el uso de la bicicleta, nosotros informábamos y educábamos a la gente que ya andaba en bicicleta, que supieran qué seguros los protegían en caso de un accidente, como el SOAP, seguro de trayecto, o como el seguro estudiantil para los estudiantes, como ésas cosas (...) Udo

(...) Mira, nosotros queremos hacer como toda una cultura de bicicleta y en eso estamos, con otras cosas más, y la idea es llegar a que la gente se sienta como en una tribu y diga: 'sí somos ciclistas urbanos', cachai?, que se sienta identificado así como se siente un weón de la U o del Colo, o como un punk, queremos llegar a eso, pero recién estamos como trabajando pa' eso (...) Udo

Las reparaciones de bicicletas como modo de promoción e incentivo al ciclismo: REP BICI

Uno de los principales modos de acción de los Chanchos es la reparación gratuita de bicicletas que, cuando se da la ocasión, combinan con difusión de datos prácticos para un ciclismo eficiente:

(...) ahora estamos haciendo reparaciones gratuitas todos los domingos en La Reina, en la plaza Nueva Delhi, ahí nos ganamos un proyecto de 120 mil pesos con los que compramos toda la plata en repuestos y herramientas, pero ya no nos queda nada (...)Udo

*(...) las ciclorrecreovías se hacen todos los domingos, y se está haciendo desde enero, y desde el comienzo íbamos todos los domingos los de arriba'e la Chancha a hacer reparaciones de bicicleta
(...) Chuchurex*

(...) el evento de Lo Vásquez donde hacemos distintas actividades como reparaciones antes de que la gente vaya a lo Vásquez, para que la gente vaya con su bici en buen estado. Llevamos gente, ponemos afiches en San Diego, o repartimos volantes, sobre lo que se debe llevar para ir a lo Vásquez –como agua, abrigo pa' la vuelta, como las cosas necesarias pa' ir, etc (...) Udo

Las charlas como mecanismo de acción y difusión: CHAR

La realización de charlas que versan sobre educación ciclista es otro mecanismo de la agrupación para el fomento del ciclismo urbano y en algunos casos ha tenido como resultado nuevos grupos interesados en él:

(...) La otra vez hicimos una charla en Talca y el weón que nos invitó hizo su agrupación; hizo cierre de calles, llantas, paseos, etc. Hizo todo su cuento porque al weón le interesaba el cuento y nosotros le dimos como el pequeño empujoncito (...) Udo

(...) También hicimos una charla en la Arcis y salió un weón de Maipú, el que tiene la Red Procliclista (...) Udo

Difusión de material audiovisual: MAT AUVIS

Los Chanchos también están comenzando a adoptar otro mecanismo de difusión del ciclismo como es la proyección de videos durante los eventos que realizan, en opinión de la agrupación:

(...) En Quilicura, el año pasado, hicimos otra cosa que también fue interesante, lo que nos gustó mucho más y fue que proyectamos películas con un data show. La idea era que mientras la gente se sentaba a descansar a o comer algo viera las películas en ese momento (...) Udo

El lobby como estrategia: LOB 2

Otra estrategia de acción presente en la agrupación ciclística es el empleo del 'lobby' o conversaciones que eventualmente pueden darse cara a cara con las autoridades de gobierno en las diferentes instancias, como por ejemplo en una mesa redonda de debate o en un encuentro casual, en palabras de los Chanchos:

(...) Si todo es lobby, porque uno se acerca a las autoridades, tú le puedes presentar en la oficina de partes una propuesta de políticas públicas, y te tramitan y te tramitan, pero cuando se hacen concretas las cosas son más por encuentros así, que no se lo esperaban y ahí dicen 'ya, bueno, ya' (...) Caroline

(...) eso fue como uno de los buenos resultados, porque las cosas se producen solamente por las conversaciones o lobby. Porque eso fue por un intercambio de palabras con M. Ilabaca y yo le planteé, le dije mire esto se trata de transporte sustentable, de transporte alternativo o transporte modal, o sea, yo puedo ir en bici y metro y le quedó gustando el tema. Y se armó de todo un equipo (...) Caroline

Demanda de voluntad política: VOL POL

Si relacionamos las citas anteriores con esta podemos desprender que el objetivo principal que persigue la agrupación en lo que concierne a las autoridades es la voluntad política para aplicar políticas públicas destinadas al fomento del ciclismo urbano, en opinión de una de sus miembros:

(...) Está bien la participación ciudadana, estamos todos de acuerdo, pero lo que aquí se trata es de voluntad, esas son políticas públicas que el estado debería promover, si al fin y al cabo todos pretendemos que el día sin auto no solamente sea iniciativa ciudadana sino que disponibilidad de las autoridades, que se tomen el tema en serio (...) Caroline

Experiencias extranjeras como modelo de tendencias: EXP EXT

La utilización de experiencias extranjeras exitosas es un recurso que disponen los Chanchos para tener una referencia acerca de lo que está ocurriendo en otras partes del mundo en materia de ciclismo y también para marcar la pauta de las medidas que se debieran adoptar en el medio local, a decir de la agrupación:

(...) siempre bajábamos información sobre lo que estaba ocurriendo en EEUU, en Holanda y tratar de traducir los textos a nivel local, porque ellos ya están en otra volá, cachai? En Holanda están

sacando ciclovías, quieren que los ciclistas compartan la calle con los automovilistas, ya no quieren más ciclovías. Acá estamos haciendo ciclovías, o sea vamos bien atrasados en ese tema (...)Udo

(...) Hay ciudades como Bs. As. –que tienen otra legislación- se hizo una ley que se declara una semana de la movilidad, calidad de vida, calidad del aire, es toda una semana y se tratan los temas sobre el calentamiento de la tierra, ahorro energético, transporte sustentable, y todo relacionado en que hay que medirse en ese sentido de cómo uno se mueve dentro la ciudad que tú quieres (...)

Caroline

(...) Son cosas mínimas, en países como Alemania el 90% de la gente sabe arreglar sus bicicletas, en cosas simples, cosa que acá no (...)Udo

Las relaciones de los Chanchos con las autoridades: REL AUT

Las relaciones que mantienen los Chanchos con las autoridades, en la opinión de la agrupación, en un comienzo se forjó básicamente por medio de la simpatía que profesaban algunas personalidades del mundo político tradicional -tanto oficialista como de oposición- hacia los ciclistas. Estas simpatías han generado, por un lado una suerte de red de apoyo para las demandas bicicleteras, y por otro han ganado el reconocimiento de las autoridades a través del apoyo tanto en candidaturas de campañas políticas como en ferias de la salud organizadas por los distintos municipios de Santiago. Como se verá a continuación en las citas:

(...) hemos tenido la suerte de que han habido autoridades puntuales que el tema bicicleta les ha gustado. Entonces con esa gente empezamos a llegar. Hubo gente del gobierno que era ciclista, como por ejemplo Freddy Ponce que era intendente o subintendente, después Ponce pasó a la CONASET, entonces era mucho más fácil hablar con él que sabía el tema o por lo menos le interesaba. Estuvo Gmo. Díaz, que era el subsecretario de transportes, Trivelli también en su momento escuchó, Mauricio Ilabaca que fue SEREMI de salud, él ha hecho todo un tema con la bicicleta (...) Udo

(...) Ahora tú veí, hay gente de la UDI, de RN, del PS, todos hablan de la bicicleta, ecologistas, economistas, entonces tú decí que soi de organizaciones ciclistas y te dicen ah!, qué buena onda, cachai?, ya tení las puertas como mucho más abiertas, ya la cosa cambió. Cuando empezamos, llegábamos al gobierno con contactos, con pitutos, ahora yo creo que el tema está a todo nivel político, ahora podemos llegar y presentarnos, ya nos reconocen, además que el tema está, cachai? (...) Udo

(...) Clemente Pérez fue el que hizo una campaña en bici: 100% Clemente, fue candidato a diputado por las Condes o Vitacura y le fue súper mal, pero ahora está en el metro. Entonces él nos pidió apoyo pa' su cicletada y nosotros fuimos, entonces por qué ahora nosotros no podemos pedirle estacionamientos pa' bicis en el metro?, cachai?. así es como empiezan a hacerse los nexos (...) Udo

Las redes: RED

Los Chanchos disponen de contactos dentro del sector público que los mantienen informados acerca de los temas que se discutirán, y el lugar donde se hará la discusión, lo que les permite instalarse a debatir en las reuniones abiertas a todo público, pero sin ser invitados. En opinión de la agrupación:

(...) Ahora, nosotros nos tomamos la mesa de trabajo, fuimos a trabajar, no siendo invitados, supimos que estaba esta cosa, en su momento el Transantiago lo manejaba y nosotros fuimos a participar. Nos enteramos por los contactos que tenemos, nos dijeron que había una mesa y llegamos nomás (...) Udo

(...) eso lo ganamos nosotros que fuimos a hacer presión cuando se discutía el tema. Nos avisaron que se iba a discutir el tema, eso fue en el CORE (Comité Regional), en la intendencia y llegamos allá porque eso es abierto a todo público, y llegamos como 50 ciclistas a hacer presión pa' que cachen que estamos pendientes y que sabemos lo que están haciendo. Es como súper inhibitorio pa' ellos porque imagínate que las mesas están del lado de acá y las sillas están al lado de ahí nomás. No hay como una tribuna o algo que los separe, entonces cuando se tocó el tema de las ciclovías todos aplaudimos y nadie se atrevió a decir nada en contra de ella (...) Udo

Como se puede ver, a decir de la agrupación, uno de los mecanismos para ejercer presión sobre los tomadores de decisiones es la inhibición que provocan cuando se presentan a debatir los temas. La inhibición está facilitada por una parte por el número de ciclistas que llegan a hacer presión y por otra parte la distribución del espacio físico en el que se realiza la discusión.

Logros que han tenido como organización: LOG 2

Uno de los grandes logros de la agrupación fue el espacio que ganaron en la Alameda para que allí se instalara una ciclovía, esto fue de gran trascendencia, ya que por primera vez se intervenía una calle santiaguina tan estructurante como ésa. También participaron exitosamente en el diseño del reglamento, sobretodo en el de las señaléticas, de la bicicleta que hizo la CONASET. Otro importante logro de los Chanchos se dio a raíz de la participación en una mesa redonda sobre el tema del transporte sustentable en la que expusieron los beneficios en salud que aporta la práctica cotidiana del ciclismo urbano. Esta experiencia tuvo como resultado un trabajo en conjunto con el

SEREMI de salud, además, esto derivó en que desde ahí en adelante el ministerio de salud contara con personal dedicado a la promoción del uso de la bicicleta –a modo de medicina preventiva- como se verá en las siguientes citas:

(...) la cicloavía de la Alameda fue uno de los grandes logros que tuvimos como ciclistas urbanos, como organización. O sea, mal o bien como se hizo, pero nunca quisieron tocar la Alameda pa' hacer una cicloavía. O sea, no nace del gobierno la idea de hacer una cicloavía en la Alameda, eso lo ganamos nosotros que fuimos a hacer presión cuando se discutía el tema (...) Udo

(...) estuvimos participando en la CONASET, en todo el reglamento de la bicicleta, pero en cosas chicas. Una de las cosas fueron las señaléticas, como cuando vai a virar hacia la derecha podí sacar la mano derecha pa' avisar que vai a virar. Si vai a parar hací así, (gesticula cómo) cuando vai a virar a la izquierda hací así (...) Udo

(...) en un evento medio curioso que fue una mesa redonda sobre el transporte sustentable, como en noviembre de 2004, estaba el Sr. Ilabaca y yo toqué el tema de llevar lo que es la bicicleta en materia de salud, o sea de los beneficios que reporta andar en ella. Entonces le quedó gustando y lo que resultó fue un trabajo en conjunto de Arriba'e la Chancha con el SEREMI de salud a principios de 2005... el ministerio de salud tiene lo que es 'Vida Chile', o sea la promoción de la salud –me pasa otro boletín 'Pedalea por tu Salud'- y tuvo buenos resultados al fin y al cabo, se repartieron trípticos –y los beneficios de andar en bicicleta, me pasa otro folleto (...) Caroline

(...) Entonces ahora el SEREMI de salud, en lo que es la promoción del uso de la bicicleta tiene un personaje dedicado a eso (...) Caroline

El espacio físico y los proyectos: ESP FIS

Hasta hace sólo unas semanas atrás, la agrupación contaba únicamente con un espacio virtual en la internet, pero ahora también disponen un lugar que es facilitado, a modo de trueque, por la Escuela de Ciclismo de Conchalí. Este espacio pretende ser ocupado principalmente como sede donde se imparta un taller comunitario cuya actividad más importante es la enseñanza a la ciudadanía acerca de la mecánica ciclística. Además, una vez aprendida la lección los ciclistas podrían reparar sus propias bicicletas dentro de la casona y los Chanchos facilitar las herramientas. En opinión de la agrupación:

(...) Bueno, la idea de ese espacio –la casona- es llegar a tener un taller comunitario. Y como nosotros tenemos un equipo de reparación ya tenemos varias herramientas, entonces nos faltan

pocas herramientas pa' funcionar, entonces la idea del taller ahí es que llegue la gente a aprender a arreglar su bicicleta y luego que puedan llegar a la casona y arreglar su bicicleta solos con las herramientas nuestras, es decir que nosotros se las prestamos. Aparte de eso queremos hacer charlas, hacer contactos y de repente hacer como una productora o algo así, pero lo primero es hacer el taller comunitario que lo estamos haciendo a puro pulso, por eso queremos juntar plata
(...) Udo

(...) Hay mucha gente que pincha la bicicleta y piensa, puta, se me echó a perder la bici y la deja ahí arrumbá por 5 años en el patio, porque tampoco saben cómo arreglarla, cachai, y nosotros queremos cambiar eso. Aunque no sepan nada de mecánica, por último que sepan parchar una rueda o poner la cadena (...) Udo

Sobre el tema de tener una coordinadora nacional para todos los ciclistas: PROY 2

En el momento que Udo comenta sobre la dificultad de llevar a cabo una posible coordinadora nacional de ciclistas deja al descubierto la realidad que se da a menudo dentro de las agrupaciones ciclistas existentes, esto es, la informalidad cuyas características principales son la carencia de una propuesta, un liderazgo y una estructura organizacional sólida, como se verá en la cita siguiente:

(...) Es súper complejo porque organizaciones de ciclistas hay súper pocas, así como establecidas; que tengan estatuto, que tengan como una cabeza visible. Entonces si no están organizados ellos, cómo quieren hacer una coordinadora a nivel nacional, o sea, ya es tiraio de las mechas. Acá es difícil, porque si no están organizados los propios grupos, no vai a poder organizarlos a nivel nacional jamás (...) Udo

Descripción de actividades realizadas: ACT 2

Dentro de las actividades que realiza la agrupación, las reparaciones gratuitas los fines de semana son las más corrientes, lo que varía son los lugares y las maneras de acceder a ellos. Otra actividad importante que hacen los Chanchos son los talleres educativos con relación a la óptima movilización en bicicleta, según los ciclistas:

(...) Todos los domingos levantarte a las 7 y media de la mañana pa' llevar los repuestos, ponerle un carro a un triciclo, ir pa' llá a hacer cuestiones (...) La mayoría de los fines de semana se los dedicamos a las actividades de la bicicleta (...) Udo

(...) Sí, el tipo nos dijo que iban a intervenir 6 plazas de la comuna –Quilicura-, de diferente estrato social, cachai? Entonces llegábamos y hacíamos como una ocupación: los payasos y los malabaristas hacían su show y nosotros arreglábamos bicicletas como 3 o 4 horas y ya, nos subíamos a unos furgones y nos veníamos a Santiago, así era como trabajábamos (...) Udo

(...) Y en la Reina trabajamos básicamente porque la gente que organiza son de Arriba'e la Chancha, entonces nosotros vamos como parte del apoyo a ellos mismos (...) Udo

(...) sobre todo en la temporada estival, donde hay más afluencia de público –desde enero hasta principios de abril- ahí estábamos los Chanchos todos los domingos, en las Ciclorecreovía de La Reina, se realizaban talleres como por ejemplo 'cómo sacarle las rueditas chicas a mi bicicleta', clases de cómo dominar la bicicleta a los pequeños (...) Caroline

Actividades realizadas recientemente: ACT REC

Entre las actividades que han realizado los Chanchos estos últimos meses pueden contarse las cicletadas, reparaciones gratuitas, talleres y el día mundial sin auto que lo realizan en conjunto con otras organizaciones, a decir de los Chanchos:

(...) Desde principio de año hemos estado participando en las Ciclorecreovía de La Reina, son 7 km. de la comuna, si tú ves en la parte de atrás tienes un mapa (me muestra un folleto con los mapas), en que se muestran pequeños tramos de calles principales como Bilbao, Loreley, Príncipe de Gales (...) a hacer las reparaciones básicas o clases de dominio de la bicicleta (...) Caroline

(...) Hemos hecho el día mundial sin auto, lo que es súper bueno para el tema de la participación ciudadana. Esto se está haciendo desde el 2001 (...) Caroline

(...) también hicimos el Cyclón 2006 (...) Chuchurex

Dentro de los nuevos mecanismos para promocionar el ciclismo urbano podemos encontrar el diseño de mapas que contienen las rutas más apropiadas para andar en bicicleta.

Convocatoria a participar: CONV PART

Las invitaciones a participar en las actividades de la agrupación se realizan por vía de listado de correo–e y la publicación de los eventos en el sitio web, en este modo de convocar cabe señalar la importancia que tiene el recurso de la Internet. Otro medio más tradicional es el de hacer correr la voz que a las 20:00 horas de todos los primeros martes de cada mes hay cicletada en la Plaza

Italia, por lo que varios asistentes al evento asisten también sin invitación, en palabras de la agrupación:

(...) Así empezamos a meternos, hacíamos trípticos, hicimos nuestra página web y como todos estamos más o menos relacionados con el mundo de la internet (...)Udo

(...) Por internet, por lista de correo (como unas 350 personas) y por la página web que tenemos, básicamente (...) Udo

(...) tú lo veí, los ciclistas se juntan acá como 500 o 600 personas los primeros martes de cada mes, sin hacer afiches, sin estar en la radio ni en la televisión, sin nada (...) Udo

(...) También tenemos convocatoria sin llamar a nadie, nosotros hace como 3 años que no hacemos un afiche (...) Ahora ya se sabe, se corre la voz o por correo. Es que el tema de la bicicleta como novedad ya pasó (...) Udo

Sobre las cicletadas de cada mes: CIC MENS

Las cicletadas mensuales, en las que organiza y participa la agrupación, se caracterizan por circular por la Alameda en las pistas destinadas para automóviles particulares con una conocida escolta de carabineros de tránsito (dos al comienzo de la cicletada y otros dos al final de ella, todos en moto) Otros aspectos también interesantes de destacar son la elección de la fecha, de la hora, del lugar de reunión y circulación de la cicletada que son los primeros martes de cada mes, a las 20:00 horas, en la Plaza Italia y por la Alameda respectivamente. Los primeros martes de cada mes por lo general son días hábiles y a las 20:00 horas de un día tal está buena parte del parque automotor en las calles; por otro lado la Plaza Italia es un lugar de encuentro emblemático y la Alameda es una arteria estructurante de Santiago, por lo que el rito/ protesta busca no pasar desapercibido frente a sus adversarios. En la opinión de la agrupación:

(...) Siempre cortamos la Alameda, siempre vamos con los mismos pacos, ya nos conocen (...) Udo

(...) Te pueden pintar el mono si cortai el tránsito, pero las cicletadas no son así porque siempre vai andando, entonces al final no es tanto problema (...)Udo

(...) Además lo que hacemos es bloquearle el paso a los automóviles particulares y no a la locomoción colectiva. Somos antiauto (...) Udo

(...) Es el auto el que se siente invadido, te dicen 'oye, a ver, yo pago para andar aquí' y uno puede decir: 'sí, pero tú contaminai, tú matai, hací taco..' Udo

Las ya clásicas cicletadas mensuales es un rito que plasma -a mi modo de ver- el mensaje central de los ciclistas que es la demanda de un lugar en la calle 'quitado' o 'ganado' al automovilista particular bajo los argumentos de contaminación, accidentes y congestión vehicular que puede provocar el auto.

Las carreras clandestinas: CA CLAN

Una nueva actividad en la que están participando los Chanchos, en conjunto con otras agrupaciones ciclistas, son las carreras clandestinas de bicicletas. Estas carreras son una instancia en la que las rivalidades de las distintas agrupaciones desaparecen o se aminoran, lo que podría posibilitar que los ciclistas en general comiencen a pensar e identificarse como una tribu urbana, en la opinión de la agrupación:

(...) Ahora estamos organizando carreras clandestinas de bicicletas (...) Una de las carreras más piolas que hay son las de callejones que nosotros le pusimos carreras de 1 cuadra, cachai?, son como las de dos, como las carreras chilenas, pero en bici; son carreras de 100 mts. De ahí sale un campeón (...) Udo

(...) Hay gente de distintas agrupaciones que se tiene mala con agrupaciones, hay muchas rivalidades a veces (...) queremos que este tipo de carreras sirvan pa' empezar a pensar como tribu urbana, porque ahí se unen todos, ahí no hay agrupaciones, igual eso puede aumentar un poco la competencia entre las agrupaciones, pensamos que eso también puede ser un defecto, pero así y todo se unen (...) Udo

Conclusión análisis objetivo C de Arriba'e la Chancha

La motivación central de los Chanchos es la creación de una cultura que los identifique como ciclistas urbanos, para ello realizan un trabajo de educación cívica y reúnen un stock cultural relativo a ello. Una actividad antigua y característica de los Chanchos son las reparaciones gratuitas de bicicletas en plazas públicas de distintas comunas de Santiago o durante eventos afines. La agrupación también imparte charlas ciclistas que han motivado la emergencia de nuevas agrupaciones. Un nuevo recurso de acción que comienzan a incorporar los Chanchos es la proyección de material audiovisual durante los eventos que organizan, con ello pretenden mostrar

la realidad del ciclismo urbano en el extranjero y dentro del país, también utilizan las experiencias extranjeras a modo comparativo sobre lo que ha ocurrido y está ocurriendo en materia ciclista para contrastarlo con la realidad nacional. Con relación a esto último, la agrupación sostiene que es muy difícil organizar a otros grupos de ciclistas dada la informalidad que existe en la configuración de éstos, pues carecen de liderazgo y miembros que cumplan roles capaces de sostener una organización.

La agrupación también emplea el recurso del lobby para crear una voluntad política de las autoridades con el fin que favorezca los modos sustentables de traslado y en especial el de la bicicleta e implementen políticas públicas destinadas a aquello. Los contactos al interior del sector público con que cuentan los ciclistas también son de gran ayuda para mantenerlos informados sobre los temas y fechas en que se discuten con relación al ciclismo dentro de los organismos estatales, es así como han participado en el diseño de las señaléticas ciclistas urbanas, así como también lograron la instalación de una ciclovía de la Alameda, que ha sido uno de los grandes logros de la agrupación. Además, otro gran logro de la organización fue la realización de una campaña en conjunto con el SEREMI de salud que se llamó ‘Pedalea por tu Salud’.

Por otra parte, los Arriba’e la Chancha también han optado a establecerse dentro de un espacio físico desde el cual operar y realizar actividades y proyectos a realizar tales como impartir talleres de reparaciones, charlas o tener una tienda. Finalmente cabe destacar que la agrupación convoca a la participación de las actividades mediante los sitios web que tienen y por la transmisión cara a cara.

A continuación se presentará un cuadro resumen y un esquema con los principales tópicos encontrados en el análisis:

Metacategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
Creación de una cultura ciclista	El fomento de una cultura ciclista es el objetivo principal que persiguen como agrupación, para conseguirlo realizan trabajos de educación ciclista.	MIS CEN 2

Subcategoría	Tópicos y temas emergentes	Código
reparaciones de bicicletas como modo de promoción e incentivo al ciclismo	Los Chanchos consideran que las reparaciones gratuitas son un buen incentivo para que la comunidad se suba a la bicicleta	REP BICI
Las charlas como mecanismo de acción y difusión	De las experiencias que han dejado las charlas han sucedido iniciativas ciclistas	CHAR
Difusión de material audiovisual	La exhibición de material audiovisual es una nueva modalidad estratégica de los chanchos para cautivar a la audiencia	MAT AUVIS

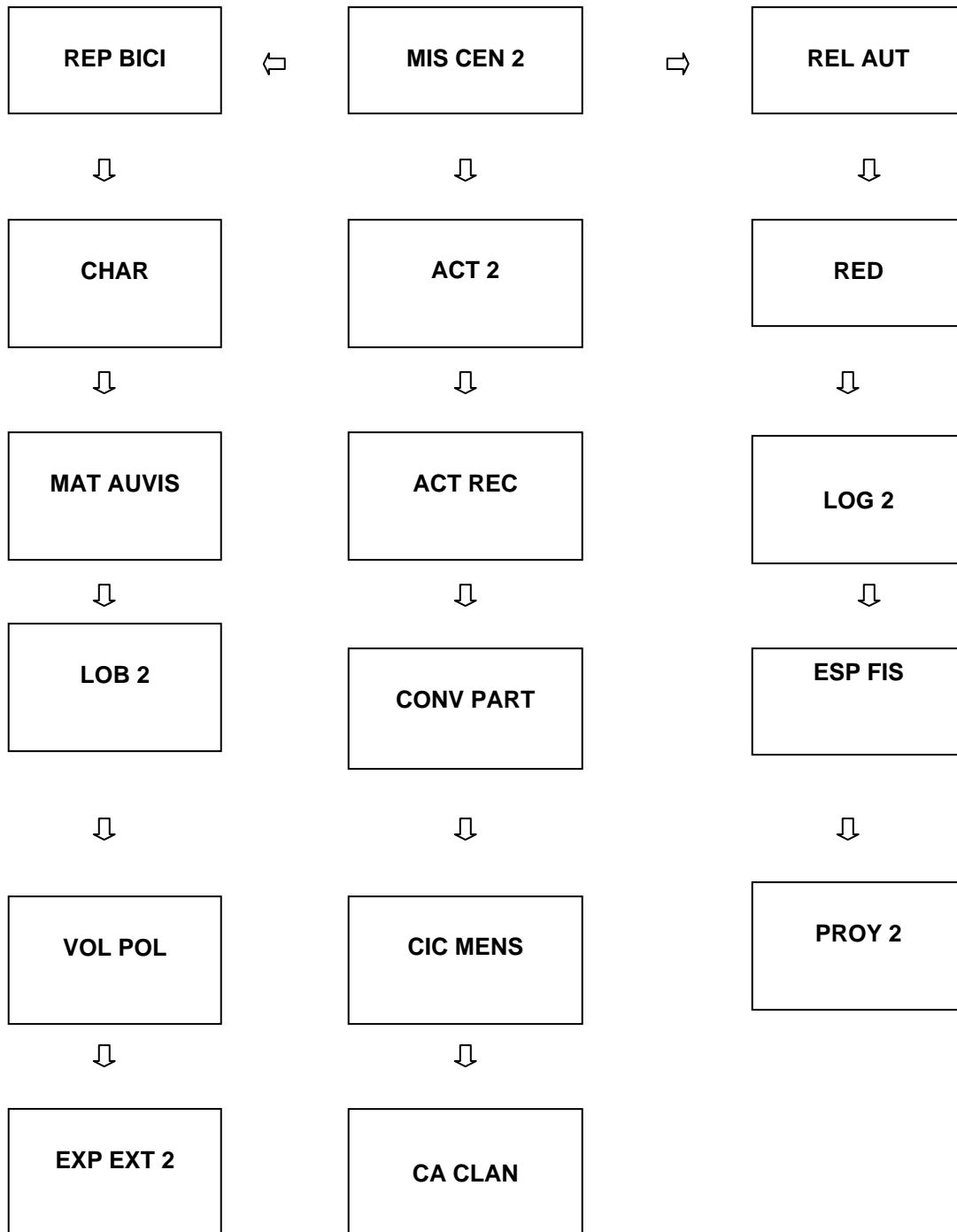
El lobby como estrategia	La táctica del lobby es comúnmente empleada por la organización para ocasionar la voluntad política	LOB 2
Experiencias extranjeras como modelo de tendencias	Los casos extranjeros constituyen una herramienta para la referencia del ciclismo urbano local	EXP EXT 2
Las relaciones de los Chanchos con las autoridades	Se generaron por simpatías en un inicio, pero ahora el tema es reconocido por todos los sectores	REL AUT
El espacio físico y los proyectos	El asentamiento en un espacio físico es de especial interés para desarrollar sus proyectos y actividades, pues anteriormente solo contaban con sitios virtuales	ESP FIS
Convocatoria a participar	La convocatoria se realiza principalmente por medio de los sitios web disponibles, además un importante número de ciclistas ya saben que los primeros martes de cada mes hay cicletadas, lo que proviene desde el MFC	CONV PART
Logros que han tenido como organización	La ciclovia de la Alameda; trabajo en conjunto con el SEREMI de salud; contribución al diseño de señaléticas	LOG 2
Actividades realizadas recientemente	Durante los últimos meses la agrupación ha desarrollado actividades como el 'día sin auto'; el 'Cyclón 2006' y talleres educativos.	ACT REC

Como se puede apreciar, la metacategoría 'misión central 2' (MIS CEN 2) es el eje que da forma a las estrategias de acción y participación encontrados en la organización. Así, tenemos que los recursos estratégicos más frecuentes de los Chanchos son las reparaciones de bicicletas (REP BICI); las charlas (CHAR) que ofrecen en diversas instancias; la difusión de material audiovisual (MAT AUVIS); la táctica del lobby (LOB 2) que puede propiciar la voluntad política (VOL POL) y la utilización de ejemplos extranjeros (EXP EXT 2) que den cuenta del estado del ciclismo.

En relación con las actividades que organiza la organización para la comunidad en general, se cuentan entre las más estables las cicletadas mensuales (CIC MENS) en las que participan e invitan a participar desde el comienzo de la agrupación, la colaboración con otras organizaciones para 'el día sin auto' (ACT 2); prestar apoyo a municipios en las 'ferias de la salud', por ejemplo; y las 'carreras clandestinas' (CAR CLAN), que se incluyen dentro de las actividades recientes (ACT REC) Pero para lograr sus objetivos, los Chanchos mantienen una relación relativamente fluida con las autoridades (REL AUT) que ha sido facilitada por las redes de contactos y amigos (RED) dentro del sector público, y por situaciones azarosas, lo que ha tenido como consecuencia algunos grandes logros (LOG 2) para los ciclistas como la ciclovia de Alameda. Actualmente la agrupación cuenta con un espacio físico (ESP FIS), que es compartido por la Escuela de Ciclismo de Conchalí, en el que piensan materializar algunos proyectos (PROY 2) que actualmente tienen pensado.

A continuación se presentará un esquema que grafica el modo que en que se relacionan los tópicos y la metacategoría identificada en el análisis:

Tópicos modos de acción y participación Arriba'e la Chancha



Conclusiones finales

En su ya clásico libro *Movimientos Sociales Urbanos*, Castells (1986: 2-3) sostiene: '(...) casi a diario, en todos los países, podemos ver aumentar el número, la dimensión y la intensidad de esas movilizaciones populares referentes al 'marco de la vida', las formas y los ritmos de la vida cotidiana, parece lógico extraer la conclusión de que nos encontramos frente al surgimiento de una nueva forma de conflicto social directamente ligada a la organización colectiva del modo de vida. Asistimos por consiguiente, al surgimiento y a la generalización progresiva de *movimientos sociales urbanos, es decir, de sistemas de prácticas sociales contradictorias que controvierten el orden establecido a partir de las contradicciones específicas de la problemática urbana (...)*'.

Como ya sabemos, todo movimiento social tiene por objetivo impedir, anular o provocar un cambio, en tanto esto es así, la emergencia de movimientos urbanos refleja el malestar de vastos sectores sociales hacia los efectos no deseados que tienen sobre la vida cotidiana nuestras sociedades capitalistas actuales. La concentración en la metrópolis de los medios de producción y del aparato público ha provocado una creciente concentración de gran parte de la población en las capitales y por tanto la extensión de éstas a través de desarrollos inmobiliarios -que muchas veces son de baja densidad- poblados por personas de altos recursos económicos, lo que contribuye a la segregación de las ciudades por áreas de actividad (residenciales, industriales, servicios, entretención, abastecimientos, según Lanfranco y otros, 2003) y que lógicamente demandan por nuevos viajes capaces de cubrir largas distancias idealmente en poco tiempo. Es así como en Santiago, autoridades gubernamentales en conjunto con el sector privado, se han inclinado por construir un modelo de ciudad para el desplazamiento rápido en automóvil realizando una alta inversión en infraestructura y mantenimiento viales capaces de contener los nuevos viajes, donde la construcción de autopistas urbanas prometía ser la solución a los problemas de congestión vehicular.

Los casos estudiados nos muestran que el problema central es la imposición de un diseño urbano que dificulta, cuando no obstaculiza, la movilidad de los modos no motorizados de transportes, donde el problema no se limita únicamente a las autopistas, sino abarca también las normas y medidas urbanas en las que los modos motorizados particulares tienen la preferencia. En los diagnósticos de cada organización también encontramos la carencia de una educación cívica por parte de la ciudadanía en general lo que conlleva a prácticas sociales que lesionan la convivencia en la urbe, como la falta de tolerancia ante una alternativa de movilidad no motorizada, apoyada por patrones culturales atribuidos a la tenencia del automóvil en tanto éste es considerado como un objeto de valor que ofrece comodidad y rapidez durante los viajes. Pero hay que preguntarse ¿por qué esto es así? El espacio que ha ganado el automóvil en nuestra sociedad también responde a la falta de un sistema de transporte público eficiente en términos de duración de los viajes, de comodidad y seguridad en los buses. La ausencia de políticas públicas tendientes a fomentar los modos no motorizados se refleja en la dificultad que tienen muchas personas al momento de

circular. Tal es el caso de los ciclistas que prácticamente no cuentan con estacionamientos seguros donde estacionar y/ o que faciliten el transporte modal. A la vez, los peatones en reiteradas ocasiones se ven impedidos o retrasados en las caminatas dado que las calles, al igual que las carreteras urbanas, favorecen la circulación del automóvil, por lo tanto muchos semáforos tienen una breve duración de la luz verde, o también vemos la completa ausencia de éstos durante varios cientos de metros, lo que convierte al desplazamiento ciudadano en una verdadera aventura de sobrevivencia. Lo mismo ocurre con otros sectores de nuestro sistema social como son los adultos mayores, discapacitados y niños que a diario sufren este otro tipo de 'discriminación casi invisible'

Asimismo, encontramos que los casos – organizaciones investigadas tienen características que se corresponden con los enfoques de la teoría de los NMS. Esto puede notarse en las motivaciones que llevan a cabo la acción, ya que se desligan de los modos tradicionales de hacer política puesto que no aspiran a ostentar el poder, sino que anular, provocar o impedir un cambio por medio de la proposición de alternativas nuevas con ayuda de la voluntad política. Estas alternativas quedan de manifiesto en los marcos interpretativos de las organizaciones estudiadas. Según Melucci, Laraña y Gusfield, entre otros, dentro de los marcos interpretativos encontramos las ideas y creencias acerca de la realidad que tienen los actores y las concepciones que manejan sobre lo justo o injusto de las prácticas sociales cotidianas, en nuestras organizaciones el problema se concentra en el uso del automóvil particular y todas sus variables. La cultura es otro factor importante que los casos - organizaciones acusan esto se atribuye a la 'cultura del automóvil' imperante, por lo que proponen la creación de una nueva cultura en los modos de transportarse, esto por medio de una educación popular que resalte los intereses colectivos de la mayoría por sobre los intereses particulares de una minoría motorizada.

De este modo, vemos como progresivamente se hace cada vez más patente una serie de contradicciones sociales que replantean los modos de habitar la ciudad, y que propone como solución el diseño de una urbe en la que 'todos se puedan mover', lo que constituye una demanda por la reivindicación ciudadana en términos de equidad social. Pero alcanzar la equidad social en la vida cotidiana ciudadana requiere de una organización civil que luche por ello, es así como dentro de los marcos interpretativos de los casos estudiados podemos ver que la denuncia de una actual ciudad insustentable como Santiago y la propuesta de construir una ciudad amigable para sus habitantes –que en su gran mayoría no se traslada en automóvil- es el eje articulador de la lucha por los derechos ciudadanos en el transporte y en la recuperación del espacio público, que actualmente gran parte de él es ocupado por los automóviles. Otro componente de relevancia en los marcos interpretativos de los casos es el tema medio ambiental. La contaminación ambiental y acústica que provocan los medios motorizados es una herramienta potente que emplean los casos para demostrar que la injusticia social creada por el automóvil al transitar también denota injusticia

ambiental en tanto las emisiones de gases y ruidos de los vehículos son absorbidas también por la población que no lo posee. Además el calentamiento global es un elemento de coyuntura internacional, planetaria si se quiere, en cuanto al debate que se está produciendo en torno a él, a esto hay que añadir la cobertura mediática que actualmente se le está otorgando a este tema, por lo tanto esto puede representar una real oportunidad política para estas organizaciones. Así surge la idea 'urgente' de que hay que detener o aminorar los procesos de desgaste del planeta, donde las emisiones de vehículos e industrias aportan una cuota importante. De acuerdo a esta lucha por la preservación del planeta, los casos – organizaciones investigadas, se incluyen en la lógica de los NMS, pues la acción está motivada por las urgencias del desarrollo mundial, por lo que su campo de interés no está en los conflictos centrales de la sociedad como la salud y la educación, sino que priman los valores y necesidades individuales como el derecho a la felicidad y a la diferencia, como indica Melucci. Con relación a los ciclos de vida de los dos casos - organizaciones, podemos sostener que tienden a ser duraderos, ya que el problema central está lejos de desaparecer puesto que el parque automotor se incrementa a diario, al igual que el daño medioambiental. Por esta razón en la postura de ambas organizaciones hallamos una sugerencia por regular el uso del automóvil por medio de medidas que desincentiven su uso como por ejemplo, una tarificación vial además, de la incorporación de un transporte público de buena calidad que incentive el uso de este medio.

En lo relativo a los marcos estratégicos de acción de los casos, podemos ver que hay similitudes y diferencias. Las similitudes se hallan en el modo de presionar a las autoridades, esto puede ser mediante el lobby o la participación en seminarios, charlas y debates sobre los temas de interés. Otra similitud es el empleo de la herramienta de la internet para convocar a la participación ciudadana. En relación con esto mismo, tenemos que las actividades dirigidas a la participación ciudadana en CV tiene un componente de desarrollo local que se refleja en el trabajo que realizan con los sectores que agrupa tales como la Vega Central y el Barrio Bellavista y las juntas de vecinos que participan en ella. Por esta misma razón desarrollan propuestas de planificación urbana para la mejora de la calidad de vida de los habitantes y del barrio en general, bajo instancias en las que se reúnen las autoridades involucradas y los vecinos para lograr acuerdos. CV se considera una organización inquieta por los problemas ambientales y en su acción procuran disminuir los efectos negativos que provoca en el ambiente el desarrollo acelerado de la ciudad, sin embargo, consideran que la postura de la organización frente a los problemas no es de 'ambientalistas puros', tal como sostuvo Lake Sagaris, esta posición 'impura' obedece a las distintas negociaciones que han llevado a cabo con los sectores públicos y privados en lo relativo a la construcción de megaproyectos urbanos, no obstante, ha sido esta actitud negociadora la que permitido los logros de la organización. Un claro ejemplo de ello es el caso de la autopista Costanera Norte que pretendía ser construida de una manera totalmente distinta a como se hizo finalmente, es cierto que la postura inicial de CV era No a la Costanera Norte, pero tras el

empeñamiento en materializar el megaproyecto la organización debió negociar el diseño y los tramos de la carretera. Asimismo, en CV se realizan jornadas de cierre de calles a los automóviles, se distribuyen planos del sector donde es posible identificar aquellos lugares más óptimos del barrio para circular a tracción humana, actividades que constituyen un modo de acción directa con la comunidad.

Según Gamson y Meyer (1999), las oportunidades políticas de los NMS deben asumirse a través de la creación de marcos interpretativos, lo que corrientemente conlleva a discrepancias internas acerca de las estrategias a seguir. En el caso de Arriba'e la Chancha, se puede decir que son esas discrepancias internas las que dividieron al MFC y dieron origen a la nueva agrupación, cuyos miembros poseen una visión unificadora de las tácticas a emplear para la acción colectiva.

Por otra parte, Los Chanchos son una agrupación de ciclistas urbanos, en tanto tal son también organizaciones ciudadanas pertenecientes a la sociedad civil, y la personalidad jurídica obtenida hace unos pocos meses atrás los formaliza como tales. No obstante, cabe destacar que se autoperceben como 'ciclistas urbanos con conciencia ambiental' y aspiran a identificarse como una tribu urbana. Esto puede responderse tal vez porque la organización está conformada por jóvenes no mayores de cuarenta años cuya característica principal es que son todos amigos amantes de la bicicleta. Los Arriba'e la Chancha tienen un modelo de acción directa, se puede decir que de efectos instantáneos como las reparaciones de bicicletas, las cicletadas comunales con cierre de calles, además de las mensuales, las carreras de una cuadra, las charlas y los talleres educativos.

En comparación con los Chanchos, CV contiene en su organización actividades orientadas a diversos grupos etáreos como niños, jóvenes, adultos mayores y a la comunidad en general, pero los que participan activamente en su mayoría son personas adultas que sobrepasan los cuarenta y cinco años, aproximadamente.

Los Chanchos en su calidad de ciclistas urbanos centran sus demandas ciudadanas en la implementación de medidas que favorezcan el ciclismo, pero tampoco se limitan a él, pues se consideran 'antiauto' y rechazan todas las consecuencias que acarrea un diseño urbano pensado para el automóvil.

En cuanto a las manifestaciones o actividades públicas de los casos estudiados, cabe señalar que ambos han contado con el apoyo de carabineros, por lo tanto el estado no utiliza su capacidad represora en estas organizaciones, por lo que este tipo de acciones puede entenderse como un legítimo derecho ciudadano, por tanto esto también representa una oportunidad política para estos movimientos, según la teoría de los NMS. Un ejemplo de esto puede notarse en el reconocimiento por la innovación en participación ciudadana que ha obtenido CV por parte de autoridades e instituciones gubernamentales y ONG's. Así como la capacidad de represión por parte del estado

es débil, también lo es la capacidad de implementar políticas públicas dada la resistencia de distintos agentes institucionales como el sector privado, el poder judicial y los medios de comunicación, a todo lo anterior también debe agregarse la carencia de una real voluntad política.

Otra comparación que podemos hacer de las estrategias utilizadas por los casos – organizaciones es que ambas procuran influir en las diversas agendas, teniendo mayor cabida en la agenda pública y electoral y menos en la agenda de medios y la gubernamental, lo que se corresponde con las características más comunes de los NMS. En CV se aprecia que frecuentemente acceden a la agenda pública mediante publicaciones, seminarios, alianzas con otras organizaciones, premios en la comunidad, registros en celebraciones públicas y el intento de penetrar en los medios masivos de comunicación. Por su parte, Arriba'e la Chancha han formado parte de esta agenda a través de seminarios y talleres educativos populares. Igualmente, ambas organizaciones ejercen influencia en la agenda electoral, siendo los Chanchos quienes más se han introducido en ella al momento que han apoyado a diversos candidatos que han solicitado su cooperación. La debilidad de esta estrategia es que no garantiza que las demandas de los ciclistas sean atendidas una vez que los candidatos llegan al poder, no obstante esto puede significar una potencial consideración por parte de las autoridades.

Por otro lado, si nos remitimos al pensamiento de Castells (1986: 22), sobre movimientos sociales urbanos, hallamos que '(...) la ciudad es un producto social resultante de intereses y valores sociales en pugna. Como los intereses socialmente dominantes han sido institucionalizados y se oponen al cambio, las innovaciones principales de la función de la ciudad, de su significado y su estructura suelen ser la consecuencia de la movilización y las exigencias de las bases populares. Cuando estas movilizaciones culminan en la transformación de la estructura urbana, las llamamos movimientos sociales urbanos (...)', no obstante el autor señala que el cambio social urbano no puede reducirse a los efectos provocados por los movimientos victoriosos, la transformación de la estructura urbana es un buen parámetro para identificar la acción colectiva. En nuestros casos-organizaciones escogidos ambos han transformado la ciudad, mientras Arriba'e la Chancha hizo posible una ciclovia en la Alameda, CV consiguió el ocultamiento de la carretera Costanera Norte y está llevando a cabo una serie de actividades que apuntan a intervenir el Barrio Bellavista. Esto último y las características anteriormente comentadas, confirma que tanto CV como Arriba'e la Chancha son acciones colectivas que pueden denominarse como nuevos movimientos sociales urbanos desde la teoría sociológica contemporánea, lo que confirma nuestra hipótesis.

Así presenciamos como la ciudad comienza a transformarse en un espacio de lucha que es concitada por diversos actores de la sociedad civil en sus múltiples maneras, por tanto reclamar por una ciudad sustentable es un tema mayor, pues una existencia cotidiana digna es concerniente a todos aquellos que la habitan.

Anexos

Anexo 1: Libro de Códigos

Códigos	Categorías encontradas en Ciudad Viva, organización 1
ACT 1	Actividades puntuales que ha organizado CV
AJUS CIU	Una ciudad y la vida cotidiana en ella se ajusta al sistema de transportes que utiliza
AL ACAD	Alianzas de CV: académicos
AL DISC	Alianzas de CV: con los discapacitados
AL ORG INT	Alianzas de CV: organismos internacionales
AUT PERC 1	Autopercepción como organización
AUTOR TSPTE	Las autoridades de gobierno en el transporte público
CHARR	La experiencia de participación ciudadana que se ha dado con la Charrette
CIRC PART	Los círculos de la participación
CIU AMA	Una ciudad amable es aquella que acoge a sus habitantes
CIU EST	Ciudad y estética
CRE DEM CIUD	Creación de una demanda ciudadana sobre la base de una educación ciudadana
DEM CTE INT	Demanda ante la Corte Interamericana de DDHH
EJEM BELL	El caso de Bellavista como ejemplo para otras comunas
EJ EXT	Utilización de ejemplos extranjeros para concienciar
ESTR ORG 1	Estructura de la organización
FINANC 1	Financiamiento para el mantenimiento de la organización
GEN ETA	Transportes, género y grupos étnicos
INEF AUTOP	Las carreteras no contribuyen a solucionar el problema de la congestión
LOB1	El lobby
LOG 1	Ganaron en la recuperación del espacio público con la experiencia de la Charrette
MIS CEN 1	Objetivo principal que persiguen: que la ciudad vaya dejando el auto
MOT ASEN	Motivos que ocasionaron el asentamiento de la organización
MOV ES PU	Movilidad y espacio público
MUNIC	Relaciones de CV con los municipios
O REC	Otros recursos con que cuenta CV
OP TSTGO	Opinión del Transantiago
ORG PUB	Relaciones de CV con organismos públicos
ORG CIV	Relaciones de CV con otras organizaciones civiles
PAS PEA/ COM	Táctica persuasiva de CV hacia los comerciantes: los paseos peatonales favorecen el comercio
PROB AUTOP	El problema de la construcción de autopistas urbanas y las políticas públicas que las sustentan
PROC REF COL	Para lograr un cambio de paradigma es preciso un previo proceso de reflexión colectiva que otorgue argumentos para promoverlos
PROP/ FUND	Modalidad de acción propositivas y fundamentadas
PROY 1	Actividades y proyectos de CV
REG	Propuesta de regulación en la circulación del auto como medida pacificadora de tránsito
SIG AUT a	Significado del automóvil: como señal de status social y de progreso
SIG AUT b	Significado del automóvil: como medio generador y facilitador de contaminación, problemas de salud y de accidentes de tránsito
SURG ORG 1	Surgimiento de la organización
TSPTES SUST	Modos de transportes sustentables
UN CIUD	La unión de los ciudadanos como modo de lucha

Códigos	Categorías encontradas Arriba'e la Chancha, organización 2
ACT 2	Descripción de actividades realizadas
ACT REC	Actividades realizadas recientemente
AUTOPERC 2	Autopercepción de la organización: los ciclistas urbanos vistos como tribu urbana
BEN SAL	Los beneficios en salud que reporta el uso cotidiano de la bicicleta
BICI	La bicicleta misma
CA CLAN	Las carreras clandestinas
CAL GLO	El calentamiento global
CHAR	Las charlas como mecanismo de acción y difusión
CIC MENS	Sobre las cicletadas de cada mes
CONV PART	Convocatoria a participar
DIST	Distinción con el MFC
EDU CIUD	La falta de educación a la ciudadanía en materia de ciclismo urbano
ESP FIS	El espacio físico y los proyectos
ES PU/ CIU AMA	Espacio público y ciudad amigable
ESTR ORG 2	Estructura organizacional
EXP EXT	Experiencias extranjeras como modelo de tendencias
FINANC 2	Financiamiento de la agrupación
LOB 2	El lobby como estrategia
LOG 2	Logros que han tenido como organización
MAT AUVIS	Difusión de material audiovisual
MIS CEN 2	Misión central de la agrupación: la creación de una cultura ciclista
OP TSTGO 2	Visión del Transantiago
PERS JUR	Personalidad jurídica
PROY FINANC	Posibles proyectos de financiamiento
RED	Las redes
REL AUT	Las relaciones de los Chanchos con las autoridades
REP BICI	Las reparaciones de bicicletas como modo de promoción e incentivo al ciclismo
ROL MIE	Los papeles que desempeñan los miembros de la agrupación
SURG ORG 2	Surgimiento de la organización
VOL POL	Demanda de voluntad política

Anexo 2: Glosario

Ciudad amable: Acorde a los discursos extraídos durante las entrevistas, una ciudad amable (el concepto también puede emplearse como ciudad amigable) es aquella que, por una parte, procura un espacio público equitativo socialmente, esto es, un lugar acogedor que facilite la convivencia de sus ciudadanos. Por otra parte, una ciudad amable también reviste aspectos de equidad ambiental, esto es, una urbe que cuente con áreas verdes suficientes para embellecer el entorno de los habitantes, así como para contrarrestar la contaminación, asimismo, una ciudad amable beneficia los modos no motorizados de traslado en tanto no aportan con emisiones de gases tóxicos ni ruidos. En consecuencia, una ciudad amable es una ciudad sustentable en sus aspectos sociales y ambientales.

Corredores segregados: También suele usarse como 'vías segregadas'. Corredores en los que se destinan pistas para el transporte vehicular en general y otras para el uso exclusivo de buses de transporte público, separándolos por medio de alguna barrera física.

Pacificación del tránsito: Es la disminución cuantitativa de la velocidad y circulación vehicular motorizada, a través de la implementación de medidas reguladoras.

Plurimodalidad: Cuando una persona combina los distintos modos de transportes para su traslado se habla de plurimodalidad (por ejemplo, emplea la bicicleta para un tramo del trayecto y continúa en metro el siguiente tramo)

Sustentabilidad: La palabra sustentar viene del latín sustentare, que significa sostener o mantener en alto. En el contexto de los recursos y del medio ambiente sustentar significaría –literalmente– mantener o prolongar el uso productivo de los recursos, y la integridad de la base de los recursos. El concepto de sustentabilidad como tal se generalizó en épocas relativamente recientes (por ej en los 60, como parte del movimiento ecologista, y durante los 80 como parte de la retórica política) Se puede identificar 3 usos distintos para la sustentabilidad, según Joaquín Vial, (1991):

1. Como concepto puramente físico para un recurso individual: Sustentabilidad y recursos: su ámbito queda limitado a los recursos renovables específicos considerados por separado: la sustentabilidad significa la utilización de no más del incremento anual de los recursos, con lo que se evita reducir el stock físico.
2. Como concepto físico para un grupo de recursos o ecosistema: Sustentabilidad y ecosistema: también puede aplicarse a un sistema de recursos más amplio, al que generalmente se denomina ecosistema.

3. Como concepto socio – físico – económico: Desarrollo sustentable: donde la meta no es el nivel sostenido de un stock físico o de la producción física de un ecosistema en el tiempo, sino el aumento sostenido del bienestar individual y social. La comisión Brundtland (WCED, 1987) definió el desarrollo sustentable como la capacidad de satisfacer necesidades del presente sin comprometer la capacidad que tendrán las generaciones futuras (que serán mayores) de satisfacer sus propias necesidades. El informe señala además (pág. 8): ‘el concepto de desarrollo sustentable implica límites –no límites absolutos- sino limitaciones impuestas por el estado actual de la tecnología y la organización social sobre los recursos del medio ambiente y por la capacidad de la biosfera para absorber los efectos de la actividad humana’

Transporte sustentable: es aquel tipo de transporte que se basa en los modos no motorizados y en la utilización del transporte público en vez del particular motorizado. Al mismo tiempo, el desarrollo de este tipo de transporte, disminuye la contaminación del aire y acústica que provocan los modos motorizados, además, libera espacio público al aminorar la congestión, y por tanto favorece la convivencia ciudadana y la creación de ciudades amables alejadas del diseño automovilístico.

Transporte modal: se refiere a los distintos modos de desplazarse (micro, metro, bicicleta, taxi, etc.)

Bibliografía.

Aceves, Jorge. 'Movimientos sociales: enfoques recientes y perspectivas', en: *argumentos: estudios críticos de la sociedad*. México: División de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma Metropolitana, 1994.

Aldunate, Carlos. *El Factor Ecológico*. Santiago de Chile: Ed. LOM, 2001

Araujo, Kathia. *Retos para la acción colectiva: género y movimientos sociales en Chile*. Santiago de Chile: Fundación Instituto de la Mujer, 2002.

Augé, Marc. *Los no lugares: espacios del anonimato*. Barcelona: Ed. Gedisa, 2005.

Castells, Manuel. *Movimientos Sociales Urbanos*. México: Ed. Siglo XXI, 1991.

_____. *Globalización, Identidad y Estado en América Latina*. Santiago de Chile: PNUD, 1999.

_____. *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid: Ed. Alianza, 1986.

Cohen, Jean. 'Estrategias o Identidad: Paradigmas Teóricos Nuevos y Movimientos Sociales Contemporáneos', en *Teoría de los Movimientos Sociales*. San José de Costa Rica: FLACSO, Cuadernos de Ciencias Sociales nº 17, 1988.

Fernández Buey, Francisco. 'El ecologismo contemporáneo: evolución y perspectiva', en Riechmann, Jorge y Fernández Buey, Francisco, *Redes que dan libertad: introducción a los Nuevos Movimientos Sociales*. Barcelona: Ed. Paidós, 1994.

Gamson, William y Meyer, David. 'Marcos interpretativos de la oportunidad', en: Mc Adams; Mc Carthy, Zald, *Movimientos Sociales: perspectivas comparadas*. Madrid: Ed. Istmo, 1999.

García Canclini. *Consumidores y ciudadanos: conflictos multiculturales de la globalización*. México: Ed. Grijalbo, 1995.

Garretón, Manuel Antonio. 'La sociedad en que viviremos'. Santiago de Chile: Ed. LOM, 2000.

_____. 'Cambios sociales, actores y acción colectiva en América Latina'. Santiago de Chile: División de desarrollo social CEPAL, octubre de 2001.

Guiddens, Anthony. *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Ed. Alianza, 1997.

Gunder Frank André y Fuentes, Marta. 'Diez tesis sobre los movimientos sociales', en Bejar, Rafael; Fernández, Otto; Torregrosa, María Luisa (Compiladores) *El juicio al sujeto: un análisis global de los movimientos sociales*. México: FLACSO, 1990.

Gusfield, Joseph y Laraña, Enrique. *Los nuevos movimientos sociales: de la ideología a la identidad*. Madrid: Ed. Madrid CIS, 1994.

Lanfranco, Patricio y otros. *Muévete por tu Ciudad*. Santiago de Chile: Ed. LOM, 2003

Leff, Enrique (compilador) *Ciencias sociales y formación ambiental*. Barcelona: Ed. Gedisa, 1994.

Melucci, Alberto. *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. México: El colegio de México, centro de estudios sociológicos, 1999.

Ossandón, Loreto. *Los nuevos movimientos sociales en Chile: el caso del movimiento medioambiental*. Tesis para optar al título de Socióloga. Santiago de Chile, Universidad de Chile, 2005

Ritzer, George. *Teoría sociológica clásica*. México: Ed. McGraw – Hill, 1997.

_____. *Teoría sociológica contemporánea*. México: Ed. McGraw – Hill, 1996.

Rodríguez, Gregorio; Gil, Javier y García, Eduardo. *Metodología de la investigación cualitativa*. Málaga: Ed. Algibe, 1999.

Stake, Robert. *Investigación con estudio de casos*. Madrid: Ed. Morata, 2005.

Tarrow, Sydney. *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Ed. Alianza, 1997.

Touraine, Alain. *¿Podremos vivir juntos?: iguales y diferentes*. Sao Paulo: Ed. FEC, 1997.

_____. 'Una nueva representación de la vida social', en: *El regreso del actor*. Buenos Aires: Ed. EUDEBA, 1987.

Vial, Joaquín (compilador) *Desarrollo y medioambiente: hacia un enfoque integrador*. Santiago de Chile: Ed. CIEPLAN, 1991.

Otras publicaciones revisadas:

Sagaris, Lake y Araya, Ricardo. *Costanera Norte, ¿Qué Ciudad Queremos?*. Santiago de Chile: Observatorio Latinoamericano de Conflictos Ambientales, 1997

Boletines de distribución gratuita: *Bicivilízate*. Números 1 y 4. Santiago de Chile, 2006-06

_____: *La Voz de la Chimba*. Varios números. Santiago de Chile, 2005-06

Sitios web visitados:

www.arribaelachancha.cl

www.ciudadviva.cl

www.casadelapaz.cl

www.mfc.cl

www.atraccionhumana.cl

www.sectra.cl

www.conaset.cl

www.conama.cl

www.plataformaurbana.cl

www.transantiago.cl