

MEMORIA 2018

CENTRO DE BICICULTURA

Presentación de **Héla Verónica González**, presidenta de Bicicultura

Estimados y estimadas socios, socias y amigos de Bicicultura: Este 2018 ha sido un año fructífero en muchos aspectos. Hemos logrado sostenernos y funcionar con recursos propios gracias a proyectos postulados a fondos concursables exitosos, a nuestros servicios y asesorías de biciestacionamientos en eventos públicos y especialmente, gracias a nuestro convenio con Mall Plaza para atender a las y los ciclistas usuarios del Bike Parking de Plaza Egaña, y gracias también al compromiso y pago oportuno de las cuotas de los socios y socias, todo lo cual nos ha permitido funcionar e invertir en nuestra misión – visión el fruto de nuestro trabajo.

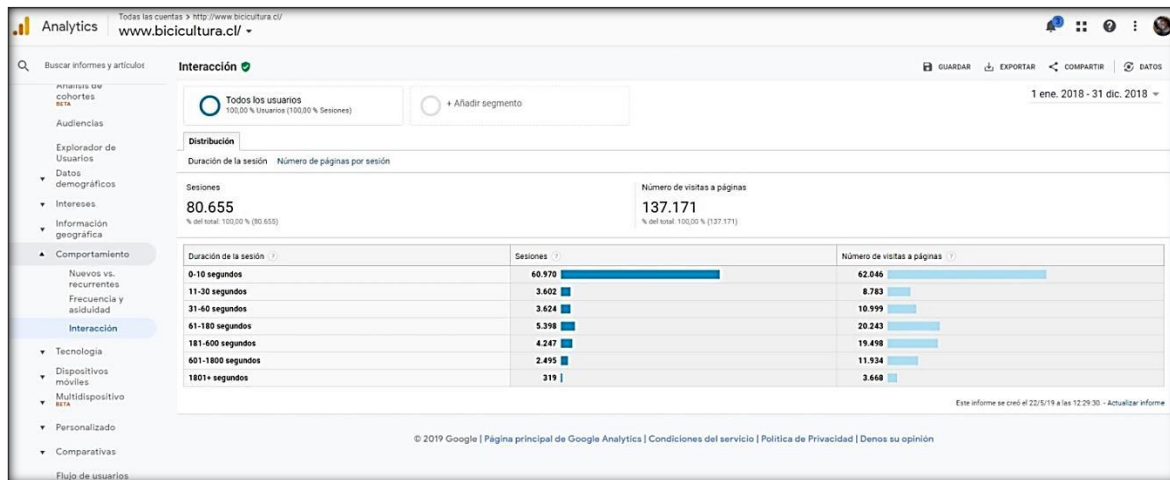
Pero sobre todo ha sido un gran año porque hemos logrado coronar con éxito nuestro trabajo de incidencia política con la tramitación de la Ley de Convivencia Vial, promulgada y publicada en el Diario Oficial en Noviembre de 2018, vigente para todo el territorio nacional.

A continuación una descripción de nuestros logros y metas cumplidas durante el período **Enero– Diciembre de 2018**. Para mayor claridad, hemos decidido dividir esta Memoria en dos áreas de actividades:

1. **Medios de comunicación propios**, www.bicicultura.cl, www.bicimapa.cl, www.bicup.cl
2. **Proyectos y servicios de asesoría a terceros en temas de cicloinclusión**

Medios de comunicación propios

De acuerdo con el Informe solicitado al **Equipo de Comunicaciones de Bicicultura**, salvo momentos precisos y períodos muy puntuales relacionados con las campañas de promoción, difusión y defensa de la **Ley de Convivencia Vial**, el año 2018 ha sido un año conservador y de escaso crecimiento de nuestras redes sociales, específicamente **Facebook, Instagram y Twitter**. Lo que coincide con el desarrollo de contenidos en www.bicicultura.cl, el que también ha sido menor en frecuencia de publicaciones (menos que años anteriores). Y sin embargo, hemos mantenido fidelidad de visitas constantes en el sitio. Según **Google Analytics**, tuvimos poco más de 80.000 sesiones durante todo el año, con una lectura de páginas y navegación interior, que supera las 137.000 visitas.



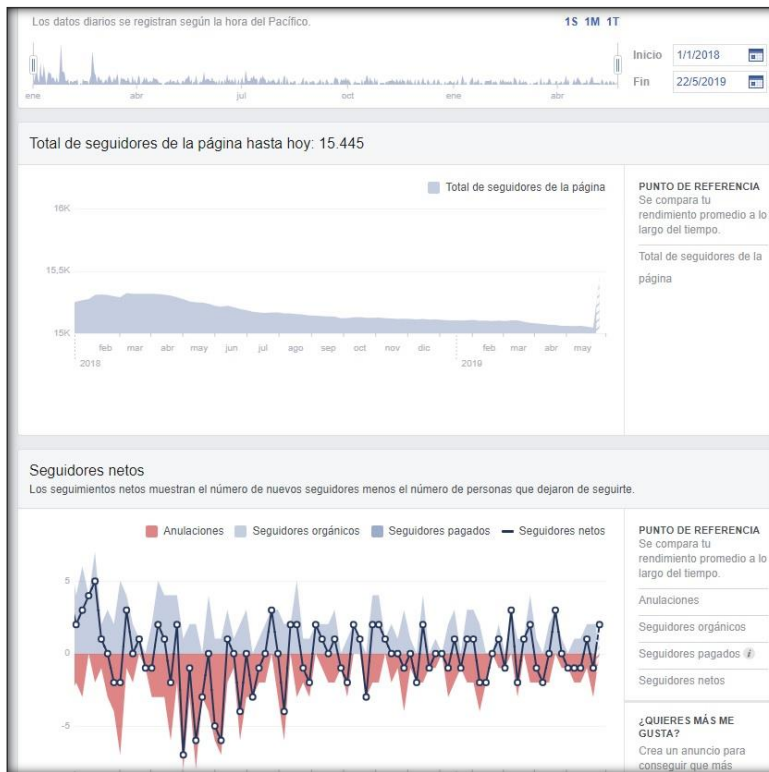
En **Twitter** crecimos menos que el año pasado pero crecimos, con 800 nuevos seguidores (22.200 a 23.000). Y poco más 1 millón 400 mil “Impresiones orgánicas”, como se denomina el número de veces que un tuit (de @bicicultura en este caso) apareció en el 'timeline' de alguna persona, que puede ser o no un seguidor. Este buen rendimiento se debe principalmente al trabajo en red que se realiza en esta plataforma.



En **Facebook** se sigue operando como de costumbre, con una misma nota, publicación o noticia, se replica en la cuenta oficial de @centrobicicultura, y se copia a las cuentas de @adcbicicultura, @partidarios de la bicicultura, @expoarteybicicleta, y en el grupo público @bicicultura. En todos estos soportes la última publicación queda en forma fija y destacada, hasta que se publica un nuevo posteo.

La suma de amigos y seguidores en las cuentas de Facebook, grupo público (compra y venta), Comunidad (fans), Expo Arte y Bicicleta, Partidarios de la Bicicultura y Bicicultura ADC, suman **43.000 personas** conectadas, 2.000 más que el año anterior.

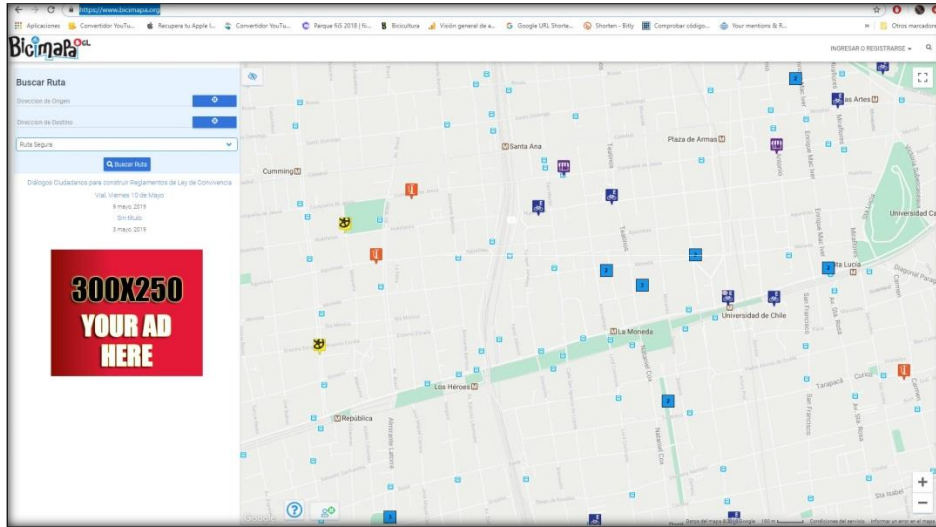
En el caso de nuestro **Fans page en Facebook**, oficial de la comunidad @centrobicicultura, manteniendo la línea de años anteriores, se puede constatar estabilidad en la distribución diaria y horaria de visitantes. También este año con cifras muy conservadoras, pocos comentarios y “me gusta”, pero amplia cobertura alcanzada. El número total de amigos o “me gusta” a la fecha en este sitio es de **15.545**.



..

En relación a nuestro **Bicimapa** y al proyecto de APP para celulares **Bici Up!**, tras un diagnóstico y balance negativos, y coincidiendo con el fracaso de nuestra postulación a SAFF II en CORFO, pero no justamente por ello, se decidió la desvinculación de Bicicultura de quien fuera hasta ese momento su coordinador y *brand manager*, **Henry Herrera**. Sabiendo que Bicicultura perdió con esta decisión un importante colaborador, muy útil en otras áreas, un elemento positivo en muchos aspectos, su mantenimiento ya no era sostenible por más tiempo a través de un proyecto que se dilataba en el tiempo y que a pesar de la inversión y tiempo dedicados, no lograba solucionar problemas de orden técnico ni generar recursos económicos para continuar el proyecto. A la vez, la institución también pierde con este fracaso del proyecto años de inversión en tiempo y recursos financieros, y con ello, por cierto, posterga el anhelado sueño de contar a corto plazo con una herramienta de geo-referencia que facilite el uso de la bicicleta en todas las ciudades de nuestro país. En este mismo curso de acción, al finalizar 2018 se decide también mantener cambiar el trato laboral con el responsable técnico de Bicimapa -Bici UP!, **Rodrigo Negrete**, encargado de programar la APP, negociando con él un nuevo trato, ya no de sueldo fijo como era hasta entonces, sino en un régimen de pagos por metas concretas y resultados a la vista. Esto no funcionó y sólo nos llevó a demostrar -y demostrarnos- que la decisión de cambiar el vínculo laboral fue la acertada, ya que el profesional contratado no logró cumplir sus propios plazos de entrega, vueltos a ser agendados una y otra vez, sin poder determinar si el problema era por complejidad real del trabajo encomendado, en apariencia sencillo, por incompetencia o (peor aún) por

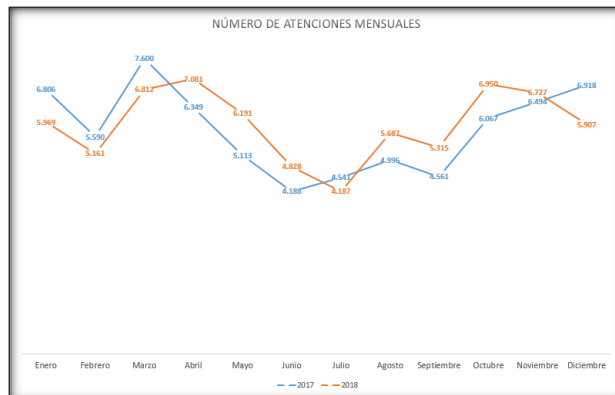
negligencia. Lo concreto es que no cumplió y poco a poco el vínculo laboral se fue diluyendo, encontrándonos a la fecha con la necesidad de buscar un nuevo colaborador que se haga cargo de recibir las claves del servidor en que está alojada nuestro sitio Web y el Bicimapa, para hacer a lo menos mantención de los mismos. Paralelamente, en favor del Bicimapa, a fines de 2018 recibimos a un estudiante en práctica de Ingeniería Civil de la Universidad de Chile que logró actualizar los datos de interés (biciestacionamientos, puntos de aire, tiendas y talleres) de a lo menos 20 comunas del Gran Santiago, y en estos momentos un estudiante en práctica de la carrera de Geografía de la Academia de Humanismo Cristiano está completando las comunas faltantes.



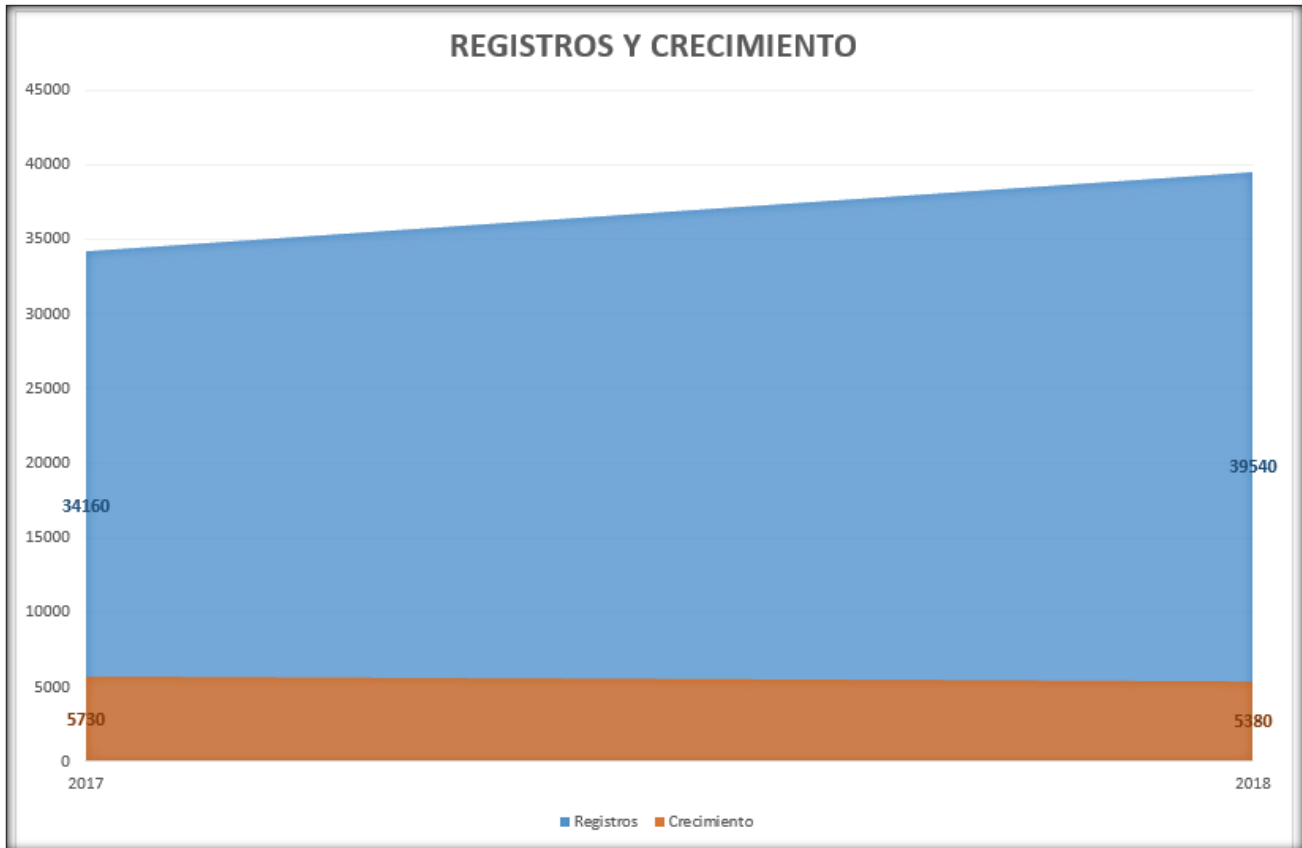
.Proyectos y servicios de asesoría a terceros en temas de cicloinclusión

- **Bike Center o Bike Parking de Mall Plaza, en Plaza Egaña**

El servicio de Bike Center de **Plaza Egaña** sigue siendo a la fecha el único financiamiento estable que permite a nuestra organización mantener un funcionamiento de estándar profesional, con una planta de 4 personas en Sede y 6 en el servicio de Biciestacionamientos.



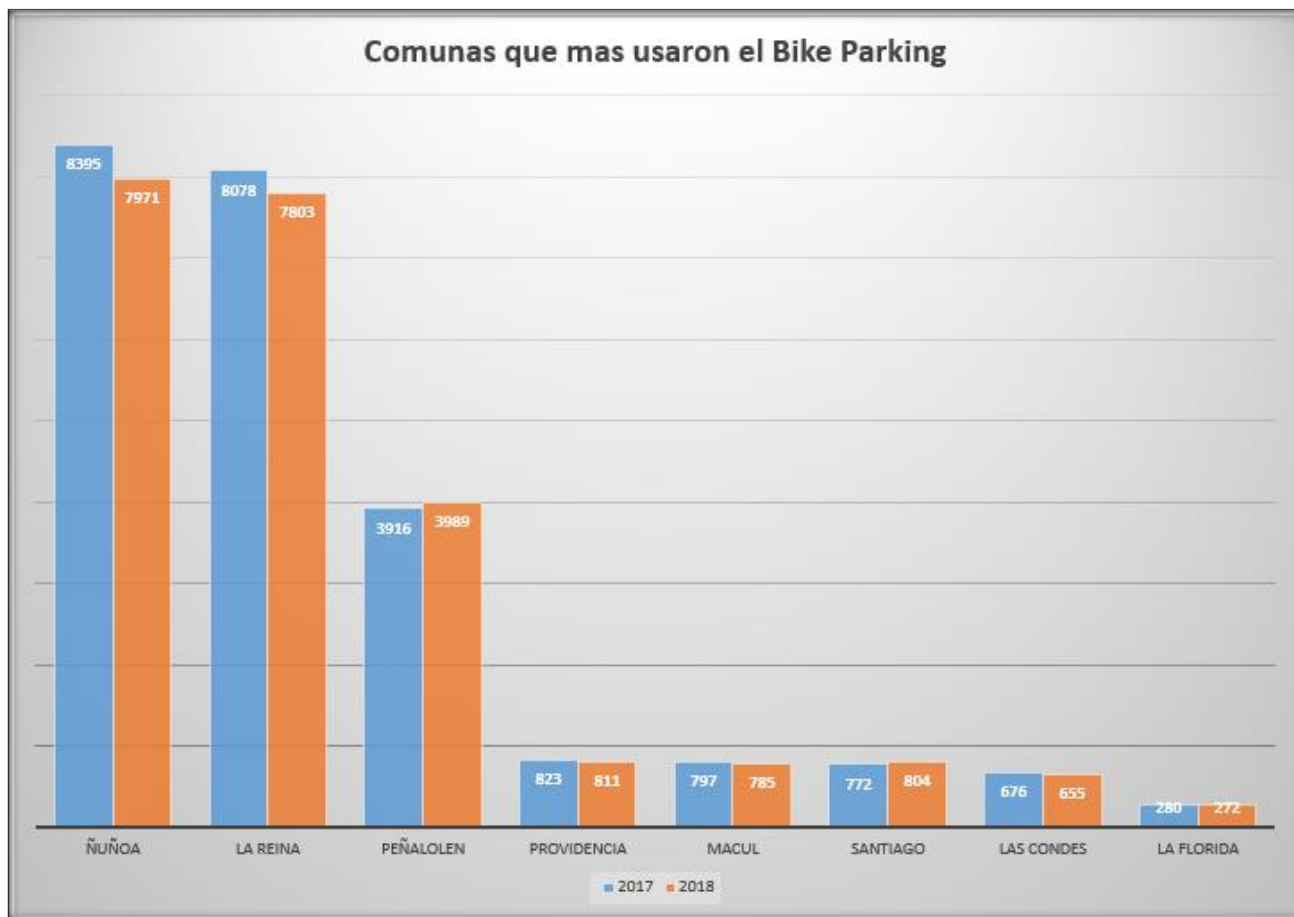
Hasta diciembre de 2018 mantuvimos también la administración del Bike Center **Los Domínicos**. Sin embargo, por decisión unilateral de Mall Plaza, este acuerdo de trabajo se terminó, bajo el argumento de “reducción de costos en un centro comercial de baja afluencia. que a pesar del esfuerzo publicitario, no ha logrado repuntar”.



En **Mall Plaza Egaña** durante el año 2018 se realizaron **70.815 atenciones de público** (un 2% más que el año 2017) y se registraron **5.380 nuevos usuarios**, con una disminución del 7% contando a la fecha con un total de **41.321 usuarios registrados** y cerca de **400.000 atenciones** brindadas.

Los resultados de 2018 fueron los siguientes:

Total de usuarios registrados a la fecha	41.321
Total de usuarios del año 2018	5.380
Total de atenciones durante 2018	70.815
Comunas de origen más frecuentes en orden de importancia	Ñuñoa, La Reina, Peñalolén, Providencia, Macul, Santiago, Las Condes y La Florida



El hecho que se hayan registrado más atenciones versus menos usuarios registrados que igual periodo en 2017, hace pensar en la estabilidad del sistema, la capacidad límite de captación que se pueda lograr. No obstante, en nuestro diagnóstico creemos que se debe enfrentar la baja de usuarios registrados activamente, de pronto realizando una campaña moderada a partir del 6 de Junio (Día Mundial de la Bicicleta, según la ONU) y mantenerla hasta Noviembre de 2019. Recordar que después de un crecimiento explosivo entre 2014 y 2015, año a año el número de usuarios activos anuales ha descendido paulatinamente, construyendo una tendencia adversa.

Si segmentamos las comunas con mayor número de usuarias y usuarios, veremos que la tendencia se mantiene, continúan siendo Ñuñoa, La Reina y Peñalolén las comunas con más usuarios utilizando el sistema. Y la partición de género, 30% mujeres, 70% hombres.

Durante 2018 se registraron 5 robos de bicicletas: 4 en el Bike de Plaza Egaña y uno en Los Domínicos. El método fue siempre el mismo, “cambiazos” (dejar una bici y llevar otra), aprovechando horarios de colación y en el momento en que el servicio estaba siendo atendido por una sola persona. En todos los casos de robo, Bicicultura reaccionó de la misma manera: se le pidió al usuario hacer la denuncia respectiva en Carabineros, evaluar la bicicleta robada, cotizarla y comprarla, quedando el usuario en completa conformidad. En paralelo, el equipo de administración del Bike en Bicicultura agudizó los protocolos de

seguridad, haciendo cambios en el diseño y uso del espacio y exigiendo a los usuarios fijar sus bicicletas con candados de un estándar de seguridad más alto, ya que muchos de los robos fueron a bicicletas que tenían cadenas de corte fácil. Gracias a estos cambios de diseño y protocolo, y también a que los usuarios comenzaron a usar mejores candados, los robos descendieron a cero en lo que lleva de corrido el año, Mayo 2019.

Robos

Abril 2018 Plaza Egaña: Deybis Torres \$259.000

Junio 2018 Plaza Egaña: Cristobal López 279.000

15 de septiembre 2018 Plaza Egaña: Henfgeneg Li \$ 2.100.000

Diciembre 2018 Las Condes: Gonzalo Catrián \$ 239.000

Diciembre 2018 Plaza Egaña (cambiao, sin costo para Bicicultura, usuario había firmado exención de responsabilidades)

• Servicios de asesoría y custodia de bicicletas en eventos enero - diciembre 2018

El servicio de asesoría, información a ciclistas y **custodia de bicicletas en eventos públicos**, ferias y conciertos, que ofrece nuestro colectivo, gracias a la infraestructura construida para nuestros Festivales de Bicicultura, tuvo el siguiente resultado durante su gestión 2018.

FECHA	ACTIVIDAD	CONTRATANTE
Enero	Festival Stgo. a Mil, 3.000 personas (440 bicicletas)	Fundación Santiago a Mil
Febrero	Evento musical Womad 2018, 3 días, 50.000 personas (900 bicicletas)	ArteMedios
Abril	Estadio Nacional, 10.000 personas (200 bicicletas)	GreenWay
Septiembre	Parque Bicentenario 10.000 personas (300 bicicletas)	GreenWay
Septiembre	House of Vans Matucana, 5.000 personas (200 bicicletas)	Producciones 4 Silas Ltda.
Octubre	Bicicletada Estudiantes FEN (asesoría cicletada y biciestacionamientos)	Facultad Economía y Negocios Universidad de Chile
Octubre	Festival Mente Cuerpo y Alma Estación Mapocho, 20.000 personas, (300 bicicletas)	Exhibits

Noviembre	Club Hípico, 10.000 personas (200 bicicletas)	GreenWay
Noviembre	Parque Arauco, 10.000 personas (300 bicicletas)	La Bicicleta Verde
Noviembre	Expoweed, Parque Ohiggins, 300 biciestacionamientos, 20.000 personas	Felizmente. S.A.

- **Puesta en marcha de Convivencia Vial**

El septiembre del 2018 se puso en vigencia una nueva normativa que busca cambiar las conductas en el uso del espacio vial, la rebaja de velocidad en zona urbana de 60 a 50 km/h., y el 11 de Noviembre del mismo año en todo el territorio nacional comenzó a operar la **Ley de Convivencia Vial**, que entre otras medidas reconoce a la bicicleta su condición de “vehículo diferente”; norma y regula su uso en vereda,, a la vez que define excepciones; establece que - en ausencia de ciclovías certificadas-, la calle es el espacio natural de los ciclos; otorga una distancia de 1.5 mts. a los motorizados para que adelanten o sobrepasen a un ciclo; inaugura un nuevo protocolo en los cruces e intersecciones semaforizadas, donde se traza una línea de adelantamiento para ciclos y motos y se permite expresamente el uso montado de la bicicleta en los pasos cebras “siempre y cuando el flujo peatonal no sea elevado y en ese caso se recomendará bajar de la bicicleta y caminar junto a ella”, entre otras importantes medidas.

A estas normas democratizadoras del espacio público se suma la facultad de los municipios para declarar zonas calmas de 20 o 30 km/h sin más trámite que un aviso a MTT, a diferencia de la antigua normativa que les exigía un estudio de impacto antes de tomar dicha medida.

Con la promulgación de esta Ley, el Centro Bicicultura corona más de 10 años de trabajo sostenido, desde el primer diagnóstico sobre la necesidad de modificar la Ley de Tránsito para convertirla en una ley que promueva y facilite la Movilidad Sostenible, pasando por la injerencia directa en el estudio “Análisis para la Incorporación de la Bicicleta al Tránsito” elaborado bajo el financiamiento SECTRA, hasta los primeros borradores del Ante Proyecto de Ley y finalmente la Ley de Convivencia Vial que todos conocemos y que nos regirá los próximos años. En estos momentos, Amarilis Horta, en su doble rol de directora ejecutiva del Centro Bicicultura y presidenta del COSOC de la Substrans, es la encargada de monitorear y conducir el proceso participativo ciudadano que construirá los Reglamentos, conformando equipos, animando la escena, generando consensos e imprimiendo un ritmo y calidad de trabajo notable, destacado por sus pares y respetado por sus contrarios.

Antecedentes

La Ley de Convivencia Vial, también conocida como la Ley de Convivencia de Modos, es la primera gran reforma a la Ley de Tránsito 18.290, dictada en pleno Gobierno Militar, ley que, con numerosas modificaciones puntuales, que no cambiaban su carácter binario y excluyente (vehículos motorizados – peatones) ha regido al país desde 1.984. El objetivo declarado de esta reforma es democratizar el espacio público vial, abriéndolo a la bicicleta, motocicleta y otros ciclos, desde una perspectiva de protección, fomento y facilitación, para hacer de la vialidad y el tránsito, espacios más seguros para todos.

Lo cierto es que se trata de una ley de origen ciudadano, propuesta e impulsada desde la ciudadanía, acogida y apoyada por 2 gobiernos, con una tramitación considerada fluida y rápida para su envergadura y trascendencia, que tomó 33 meses, (ingreso del proyecto 04 agosto de 2015, publicación en diario oficial 10 de mayo de 2018), gracias a la gran fuerza social de apoyo que representaba la red ciudadana que la impulsaba, la Red Nacional de Convivencia Vial, compuesta por un número cada vez más creciente de entidades, (a la fecha actual 140) representativas de la riqueza y diversidad de actores de la vialidad, - automovilistas, motociclistas, peatones, ciclistas y víctimas de la violencia vial, más academia, ONG-s y organismos técnicos especializados en temas de movilidad, transporte y ciudad.

Tras seis meses de “latencia”, establecidos para que los organismos públicos vinculados pudieran conocer a cabalidad la reforma y sus implicancias, y preparar su puesta en marcha e implementación, la Ley de Convivencia Vial entró en vigencia el 11 de noviembre de 2018, en medio de gran confusión y controversia, generada por la falta de preparación, incluida la ausencia de una estrategia comunicacional oficial y una debida coordinación con los organismos fiscalizadores.

Este vacío, ha sido llenado por los medios de comunicación, que han sembrado el terror entre los ciclistas que pedalean por la vereda, centrando el discurso y reduciendo esta gran reforma a un solo punto, por demás falso o al menos inexacto: que los ciclos están prohibidos en las veredas y en publicitar el monto de las multas por contravenir la nueva normativa, lo que ha conducido a algo que es totalmente contrario al objetivo de la Ley: que personas que ya se habían pasado a la bicicleta, patín o patineta, decidieran abandonar, culpando a la “nueva Ley” de algo que en realidad estaba en la antigua y que la nueva modifica y flexibiliza, estableciendo “casos” y “situaciones” de excepción tan amplios, como resulte necesario al período de transición.

En sus primeros 2 meses las redes sociales estuvieron en llamas y ciclistas independientes se organizaron para realizar bicimarchas de protesta contra la implementación improvisada de la Ley de Convivencia Vial y la inesperada fiscalización de Carabineros, que no se centró en forzar a los ciclos a bajarse a la calle (los “casos” y “situaciones” de excepción definidos por la nueva ley hacen objetivamente imposible multar a nadie por circular en ciclo por acera) , sino en los llamados “implementos de seguridad para ciclistas”, basándose en una serie de decretos desconocidos y nunca antes fiscalizados, que datan de los años 80 y que a juicio de muchos debieran considerarse tácitamente derogados, puesto que contravienen directamente el texto o bien el espíritu de la Ley de Convivencia Vial vigente, de norma superior a los decretos, y que establecerá sus propios reglamentos y decretos, en un plazo máximo de 18 meses que se cumplen en septiembre de este año 2019.

La discusión central hasta ahora radicado en definir qué va primero, dónde se debe poner el foco: si en la fiscalización de velocidad a los motorizados en la calle y el cumplimiento de la norma de adelantamiento que les exige mantener un metro y medio de distancia de los ciclos, para transformar las calles en espacios de circulación segura para los ciclos, o en supervisar que los ciclistas se bajen de las veredas a la fuerza o renuncien a pedalear y se vuelvan a subir a vehículos motorizados, para despejar de ciclos las veredas.

En perspectiva, esta Ley sienta las bases normativas de un proceso de transformación social en marcha, que producirá un cambio cultural, ya que modificará las relaciones, los hábitos y el comportamiento de todos los ciudadanos que circulamos por las calles de nuestras ciudades y pueblos, quienes deberemos compartir el limitado espacio vial existente de una manera más respetuosa y equitativa.

- **COSOC**

Repetimos lo dicho en cuentas anteriores: desde su fundación, acontecida a fines del 2012, el Centro Bicicultura es miembro del Consejo de la Sociedad Civil- COSOC- de la Subsecretaría de Transporte – SUBTRANS-. Esta instancia sesiona mensualmente siendo uno de los primeros consejos puestos en marcha en virtud de la Ley 20.500 de Participación Ciudadana y el único con un funcionamiento ininterrumpido desde entonces. Durante las elecciones de 2017 -2018, nuestra directora Amarilis Horta fue reelegida presidenta de este órgano ciudadano, y en esta calidad, ha logrado orientar el trabajo del COSOC en tres sentidos importantes:

- Apoyo a la Ley de Convivencia Vial
- Apoyo a Ley Velocidad y Ley CATI
- Celebración del Día Mundial Sin Autos

Es importante decir que gracias al liderazgo de Bicicultura en el COSOC de la Substrans, a la excelente coordinación que se ha hecho del trabajo colectivo de la Red de Convivencia Vial y al aporte de nuestra tracción en redes sociales y la capacidad de generar campañas masivas y exitosas, este Centro ciudadano cuenta con un alto prestigio entre sus pares, quienes superando diferencias históricas han logrado trabajar coordinadamente por un fin común.

Ñuñoa, Diciembre 2018.-