

De bicicletas públicas nada

El Ciudadano · 28 de febrero de 2015

El sistema de bicicletas de arriendo del banco Itaú es otro paso en la colonización empresarial del paisaje. Presentado por los medios como ‘un sistema público de bicicletas’, a cada pedaleo en las bicicletas naranjas de Itaú generas plusvalía para la marca de un banco y reproduces la sensación de una ciudad privatizada.





Varios medios titularon ayer viernes que se inauguraba “[el primer sistema de bicicletas públicas en la comuna de Santiago](#)”, reproduciendo la noticia de la instalación de bicicletas del banco Itaú en 18 puntos de la ciudad cuyo acceso es a través de un pago mensual. O sea, un sistema de bicicletas de alquiler disperso en el espacio urbano, de público inada!

El costo mensual por acceder a las bicicletas es de 5 mil pesos (\$ 4.990), lo que da derecho a usar entre las 6:30 AM y las 23:30 (22:30 en invierno) las bicicletas. La inscripción puede ser hecha a través del portal www.bikesantiago.cl.

La ‘iniciativa’ es del Banco Itaú y pretende ampliarse a otros 40 puntos de la ciudad durante el primer semestre y que esparciría las bicicletas color naranja por 13 comunas.

Detrás de Bikesantiago está la empresa norteamericana [Trek Bicycle Corporation](#), que inauguró sus operaciones en Chile en octubre de 2013 con 30 estaciones y 300 bicicletas en la comuna de **Vitacura** de Santiago. En mayo de 2014 se extendió con 15 estaciones a **Lo Barnechea** y a fines de ese año a **Ñuñoa**.

En el acto de presentación en Santiago centro estuvieron la alcaldesa **Carolina Tohá**; el ministro de Medio Ambiente, **Pablo Badenier**; el intendente metropolitano, **Claudio Orrego**; el CEO de Bcycle Latam, **Alejandro Powell** y el Gerente de Marketing y Sustentabilidad de Banco Itaú,

Jaime Uribe. Todos, obviamente, aplaudieron esta iniciativa ‘público-privada’ argumentando estilos de vida saludable al andar en bicicleta.

Obviamente a ninguno de ellos les incomoda prestarse a esta nueva colonización empresarial del paisaje, microfísica, muy sutil, pero que termina por esparcir capilarmente una vez más los logros de las empresas que nos asfixian por la ciudad.

El argumento va muy a tono con la gestión de ciudades hoy en día. Se promocionan estilos de vida saludable, se fomenta un vehículo de transporte (que quien suscribe esta nota usa todos los días) que no contamina, no produce ruido y a la vez es un ejercicio corporal. Pero más allá de las frases lindas hay una operación de dejar en manos de la ‘iniciativa privada’ la disposición de un medio de transporte barato para las multitudes.

La ecuación va más allá del rango de lucro (que sí genera) el pago de sólo 5 mil pesos mensuales. Pasa porque en la práctica cada biciusuario del sistema será un propagandista voluntario del Banco Itaú, la marca se asociará a la puesta a tono de las ‘ciudades modernas’ y, por sobre todo, mudará nuestra percepción de los bienes que debieran ser públicos. Un sistema de bicicleta tarifado dispersa por la ciudad un bien, muy necesario por lo demás, que podría perfectamente ser público. En Rio de Janeiro, donde el sistema de las bicis naranjas del banco Itaú lleva años (restringido a la zona sur de la ciudad), ya es de sentido común pagar unos pocos meses al mes (allá se hace a través de la cuenta del teléfono) y si le preguntas a cualquier carioca es difícil para él imaginar que haya un sistema de bicicletas gratuito. “Si pago tan poco ¿para qué?”- responden.

¿Hay alternativas?

En **Bogotá** la gestión del alcalde **Gustavo Petro** junto con delimitar usos de calles céntricas para peatones y ciclistas, estableció un sistema de uso de bicicletas por la ciudad gratuito. Democrático, accesible para todos y sin tener que pagar. Experiencias similares hay en Quito y en varias ciudades argentinas.

Sistema de bicicletas gratuito de Bogotá

En Santiago, el talante privado de las nuevas bici Itaú se expresa en que, como todo servicio convertido en lucro, permite el tiempo de uso diferenciado según quien paga. Si pagas el mínimo tienes derecho a 30 minutos, ahora si eres de los que gustan de servicios premium un uso mayor exige un valor de membresía mayor ¿No se parece mucho al sistema educativo? ¿es democrático un sistema de bicicletas con esas diferenciaciones? ¿merece el nombre de público?

Y para que no se roben las bicicletas, sutilmente advierten que todas ellas tienen un GPS.

El sistema de cuenta individual por usar una bici permite también que vayas midiendo los kilómetros recorridos, las calorías gastadas y la captura de CO₂ ¿qué más saludable? En el fondo, a cada pedaleo en las bicicletas Itaú generas una plusvalía a la marca de un banco y sumas sentido a la privatización de los bienes públicos. Cada pedaleo reproduce la sensación de una ciudad privatizada

En el fondo se trata de acostumbrarnos a una ciudad de bienes públicos precarios y que toda innovación en el transporte sea mediada por la iniciativa privada. Le llaman gestión público-

privado, mas es otra avanzada en la empresa de generar lucros y posicionar marcas con servicios que debieran ser públicos.

En esta nueva jugada aparece el personaje de **Carolina Tohá**. Hija de un gran ministro de Salvador Allende y representante de la generación de recambio de la Nueva Mayoría, su gestión alcaldicia da cuenta de la carencia de ideas del sector. En vez de producir un nuevo modelo de ciudad, generar redes de bicicletas públicas, viene un banco con ganas de esparcir su nombre por la ciudad y le entrega las llaves de la ciudad. ¿Cuánto impuesto pagará Itaú por mantener un sistema de arriendo en importantes puntos de Santiago? ¿Se le hubiese dado esa ‘concesión’ a un taller de bicicletas?

La gestión alcaldicia de Tohá está salpicada de bochornos: No permitió la realización del [Día del Melón con vino](#) en la Quinta Normal el pasado 14 de febrero, se le ocurrió la tonta idea de multar a quienes alimenten a cachorros sin techo y aún los santiaguinos no entienden por qué demoró tanto la remodelación de la plaza de Armas y muchos más se preguntan qué remodelación se hizo.

Las contradicciones de la transición. La primera comuna en Chile en implementar un sistema de bicicletas gratuito para sus habitantes fue Providencia, bajo la gestión del ex torturador y ex alcalde Cristián Labbé, en diciembre de 2008. Ahora Carolina Tohá no tiene otra iniciativa que en vez de proporcionar un sistema de bicicletas realmente público y sin logos de empresas, entrega varios puntos de la ciudad ‘en concesión’ para este sutil avance del proceso de privatización de nuestros espacios públicos.

Mauricio Becerra Rebolledo

@kalidoscop

El Ciudadano

Fuente: [El Ciudadano](#)