

Los movidos días de CicloRecreoVía: intenta lograr equilibrio financiero

A meses de que la actividad cumpla 20 años, su creador, Gonzalo Stierling, cuenta los inicios y los vaivenes de la fundación que organiza las cicletadas dominicales.

El geógrafo Gonzalo Stierling cuenta que la idea de cerrar calles cada domingo para que las familias puedan pasear en bicicleta la vio hace más de 20 años en Colombia. Trajo el proyecto a Chile y creó CicloRecreoVía, la que actualmente reúne a casi 35 mil personas cada fin de semana.

“Una cosa realmente impactante es ver una calle un día viernes llena de vehículos y después, el domingo llena de familias haciendo actividad física. Es un cambio muy necesario para la ciudad”, afirma Stierling.

Los primeros años no fueron fáciles. Cuando presentó la idea hubo indiferencia. Hasta le dijeron que era una locura impracticable. “En esa época se hacían corridas, cicletadas, pero eran jornadas de solamente un domingo al año. Nuestra idea era todos los domingos”, cuenta.

La propuesta no prendió de inmediato. “Estuvimos durante años tratando de que un municipio o un ministerio lo financiara. Ninguna de esas dos fórmulas funcionó”, relata.

Pero, finalmente, en la comuna de La Reina aceptaron el desafío y acogieron la propuesta. Un fin de semana de enero de 2006, en la avenida Príncipe de Gales, tuvo su debut. “No paramos más”, dice con orgullo el fundador.

Pero en marzo de 2020 llegó la pandemia, que Stierling define como una época difícil. “La restricción para salir a la calle fue un duro golpe para una actividad que se desarrolla exclusivamente al aire libre”, explica. Sin embargo, la necesidad de aliviar el encierro al que obligaba la crisis sanitaria pronto permitió que se autorizara nuevamente la actividad.

Hoy operan circuitos en el Gran Santiago y Viña del Mar. En la capital son 23 kilómetros y el tramo más popular es el que recorre



La fundación hoy opera circuitos en el Gran Santiago y Viña del Mar.



Gonzalo Stierling trajo desde Colombia la idea que dio vida a CicloRecreoVía.

desde Cardenal Caro, en Santiago Centro, hasta Escrivá de Balaguer, en Vitacura. “No hay ningún fondo estatal”, asegura Stierling y explica que la iniciativa es sostenida exclusivamente por la Fundación CicloRecreoVía.

Son unas 16 personas estables y casi un centenar en el equipo que monta el evento cada domingo. Se financian por medio del auspicio de empresas.

Sin embargo, se apura para subrayar que la actividad “nunca la he visto como un negocio (...). Este es un tema social”, afirma.

Para graficar que la operación no persigue ganancias, sostiene que si operaran con lógica de rentabilidad, el trayecto que recorre Irarrázabal debería cerrarse porque no se solventa. “El único circuito que genera recursos es el tramo de Andrés Bello. Todos los demás van a pérdida todos los domingos. Los ingresos financian el 70% de los gastos que tenemos. O sea, todos los años tenemos un 30% de déficit”.

Para tratar de equilibrar las finanzas, CicloRecreoVía ahora produce y promueve circuitos nocturnos. El próximo evento se realizará mañana en el tramo de la avenida Andrés Bello que va desde Plaza Italia hasta el centro comercial Costanera Center, un recorrido de 3,6 kilómetros que estará disponible entre las 18:00 hrs. y las 24:00 hrs.

Análisis

DANIEL FERNÁNDEZ K.
Director de empresas



UNA MANO A CAMBIO DE UN FUTURO

CMPC trajo a Chile a Aron Ralston, montañista que para poder sobrevivir debió amputar su mano derecha atrapada por una roca en una grieta del Blue John Canyon, en Utah. La historia dio lugar a la película 127 horas.

Múltiples enseñanzas pueden rescatarse de su terrible experiencia, que él describe con detalle –y hasta con humor–, pero me interesa destacar dos de ellas, útiles para el diseño de estrategias en organizaciones.

La primera es que, en el peor momento de su periplo, Aron imaginó un hijo de pelo claro y ojos azules que lo miraba, esperándolo desde el futuro. La construcción de visiones de futuro con imágenes vívidas es un recurso extraordinario para movilizar emociones motivadoras en el momento presente. Se trata de un complemento útil en el diseño formal de escenarios futuros basados en hebras de configuración desde una realidad actual. Sin una emoción movilizadora es difícil comprometerse activamente con una visión de futuro. Es lo que relata Viktor Frankl en “El hombre en busca de sentido”: una imagen vívida (una nieta imaginaria) plasmó tangiblemente el futuro que le esperaba si sobrevivía.

La segunda enseñanza que rescato se refiere a preguntarnos qué estamos dispuestos a dejar atrás para alcanzar un futuro imaginado. Una mano, esencial para la vida diaria, comienza a ser un estorbo cuando es atrapada por una roca, porque lo que atrapa, finalmente, es el cuerpo entero, y con ello se bloquea cualquier futuro posible. Decidir liberar el cuerpo amputando una extremidad es una decisión terrible, pero fríamente necesaria: de aquellas que solo se dan en situaciones extremas, como la de los rugbistas uruguayos en la cordillera. “Soltar” la mano equivale, paradójicamente, a abrir posibilidades para un futuro mejor: nada menos que sobrevivir. “Soltar” la restricción ética y moral de la antropofagia, también.

Para alcanzar un futuro imaginado vívidamente en un momento de crisis, ¿qué elementos del presente debemos dejar atrás?

Todo, excepto lo que queremos conservar, decía Humberto Maturana. Todo proceso de cambio consiste, justamente, en lograr un delicado equilibrio: sostener lo que queremos conservar sin que ello sea un lastre que impida avanzar hacia la visión de futuro que imaginamos. Buena parte de la destrucción de valor de grandes compañías ante la emergencia de *startups* desafiantes fue –y es– la dificultad de soltar audazmente elementos de su origen, su *core business* o su “esencia”, por la ilusión de seguridad queda atarse a ellos y por el temor a abrirse al amplio espacio de lo desconocido.

Justamente, la construcción de futuro mediante imágenes vívidas ayuda a perder el miedo a soltar en el presente.



Aston Martin no arma vehículos en EE.UU.

LA COMPAÑÍA QUE FABRICA EL AUTO DE JAMES BOND LIMITA LAS IMPORTACIONES A EE.UU.

Aston Martin Lagonda Global Holdings está limitando los envíos de sus automóviles de lujo a EE.UU., para amortiguar el impacto de los aranceles del Presidente Donald Trump.

El fabricante británico de automóviles también está agotando el inventario existente en sus concesionarios estadounidenses, según declaró su director ejecutivo, Adrian Hallmark. La compañía mantuvo sus previsiones sin cambios, tras informar una caída del 13% en los ingresos del primer trimestre y una pérdida antes de impuestos de 79,6 millones de libras esterlinas (107 millones de dólares).

El multimillonario canadiense Lawrence Stroll rescató al fabricante de automóviles en 2020, pero tiene dificultades para lograr una recuperación, a pesar de que su consorcio ha inyectado más de 600 millones de libras esterlinas desde entonces, de acuerdo con un reporte de la agencia de noticias Bloomberg.

Conoce más sobre nuestros productos y red de fabricantes en vekalatinamerica.com [Instagram](https://www.instagram.com/vekachile) [Facebook](https://www.facebook.com/vekachile) [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/veka) @vekachile

La mejor calidad perfiles de PVC VEKA en tus proyectos

Raab, fabricante de puertas y ventanas con perfiles de PVC VEKA de origen y calidad alemana, forma parte de un exclusivo grupo dentro de nuestra Red de Fabricantes: **VEKA Premium.**



Edificio CT11540 de Altura Inmobiliaria

Fotografía Proyecto: Juan Pérez

