



“Cada vez que veo una mujer en bicicleta me alegro,
porque es la imagen de la libertad”:
Experiencias, sentires e imaginarios de mujeres ciclistas en
Santiago

Memoria para optar al Título de Antropóloga Social.

Alejandra Valdés Marinkovic
Profesora guía: Carolina Franch Maggiolo

Agosto 2023, Santiago de Chile

Resumen

La presente Memoria consiste en una investigación cualitativa de alcance exploratorio que se centra en las experiencias, imaginarios y emociones de diez mujeres jóvenes, ciclistas, residentes de Santiago, con movilidad completa y que no son responsables de algún/a otro/a. El propósito de este estudio consistió en analizar el fenómeno de la bici-movilidad en mujeres santiaguinas entre 18 y 29 años. Para lograr este objetivo, se eligió una metodología que involucró la realización de entrevistas en profundidad con las diez participantes, seguidas de cinco recorridos acompañados en los que se utilizó la modalidad fotovoz. El análisis se llevó a cabo incorporando elementos teóricos de la geografía feminista, la epistemología feminista, el giro afectivo, la percepción social del riesgo y el concepto de embodiment.

El primer capítulo de este estudio se centró en caracterizar a las ciclistas participantes. Se arrojó luz sobre la trascendencia de la conformación de una diada ciclista-bicicleta a través de la cual se puede discernir la gama de emociones -en ocasiones negativas, aunque principalmente positivas- que experimentan en relación con el ciclismo urbano. Esto a su vez revela cómo esta relación actúa como un factor crucial que enlaza su vínculo con la ciudad. La segunda sección del estudio se enfocó en la territorialidad, donde logró comprender los imaginarios y las opiniones de las participantes con respecto a las diferentes secciones de las vías, así como las interacciones entre los distintos agentes que se encuentran en ellas. Esto permitió concluir cómo las mujeres elaboran estrategias para enfrentar obstáculos, revelando su agencia y capacidad táctica al enfrentar el riesgo. El siguiente apartado abordó las manifestaciones de violencia de género que las participantes perciben en relación con el ciclismo urbano. Esto conduce a visualizar las múltiples estrategias que desarrollan para enfrentar estas situaciones y, en última instancia, dismantelar el sistema patriarcal. A pesar de las estructuras que dificultan la práctica de la bici-movilidad, estas mujeres demuestran resiliencia y astucia debido al cariño, beneficios y libertad que esta forma de movilidad les proporciona.

Palabras clave: Antropología, ciclismo urbano, mujeres jóvenes, experiencia, derecho a la ciudad.

Agradecimientos

Primeramente, quiero agradecer al FONDECYT: " Los ciclos y sus conflictos con otros modos de transporte: un análisis en calles de Santiago" del profesor Rodrigo Mora por amparar mi Memoria bajo su alero.

Luego agradecer a las 10 mujeres que tuvieron la amabilidad y disposición de ser parte de esta Memoria.

Al igual que a Alexandra Elbakyan, quien hizo este estudio posible.

Quisiera darle las gracias a mi novia, Javiera, por su inagotable apoyo, cariño, palabras de aliento cuando más los necesite, así como por todos los cafés que me preparó. A mi hermano Javier, por siempre estar ahí y escucharme. Y al Ayun -mi perro- por acompañarme hasta altas horas de la noche pese a sentir sueño.

Igualmente tengo que agradecer desde lo más profundo de mi corazón a todos/as mis amigos/as, especialmente los de mi carrera por toda la confianza cernida, por no dejarme caer en mis inseguridades, por enseñarme más que la academia y sobre todo por habernos acompañado en este pregrado, sin ustedes nada de esto hubiese sido bonito, valioso ni posible.

Asimismo, quiero agradecer encarecidamente a Carolina Franch, por su guianza, claridad y sobre todo paciencia, así como por empujarme a seguir la temática de mi interés, aunque se viera poco viable, haciendo posible y expedito llevar a buen puerto este proyecto.

Finalmente agradezco profundamente a todas las bicicletas que he pedaleado, especialmente a la Eli, aquella que me enseñó a amar el ciclismo urbano.

Sobre dos ruedas domino la calle

(Castro et al., 2003, 02:12)

Tabla de contenido

Resumen.....	2
Agradecimientos	3
I. Las únicas cadenas que te dan libertad son las de tu bicicleta: introduciendo la bicicleta como objeto político.	6
1. A modo de introducción.	6
2. Bicicleta y bici-movilidad, definiciones iniciales para aproximarse al campo de estudio.	6
3. Historización material y política de la bicicleta. Invención de la bicicleta, sus primeros años en el mundo y en Chile.	7
Influencias de la bicicleta en la esfera social y política del mundo y de Chile.	8
Datos y cifras: Bici-movilidad femenina revisiones globales y locales.	11
Aproximaciones feministas al uso de la bicicleta.	12
4. Problematización: bici-movilidad como solución invisibilizada.	13
5. Pregunta y objetivos.	15
Pregunta de investigación.	15
Objetivo general.	15
Objetivos específicos.	15
II. Ni la ciudad como escenario ni el ciclismo como paseo: aristas teórico-conceptuales para abordar la problemática.	15
1. Ciudad, desde los enfoques tradicionales hacia la geografía feminista.....	15
2. No todos los cuerpos se mueven igual: movilidad femenina.	17
3. Cómprate un auto Perico: Cultura autocéntrica.	20
4. Entre riesgos y emociones: La influencia de la percepción social del riesgo, <i>embodiment</i> y giro afectivo en las experiencias de mujeres ciclistas.	23
III. Construyendo caminos: abordajes metodológicos para comprender lo experiencial.	25
1. Técnicas de recolección de información.	26
2. Muestreo.	28
3. Instrumentos de análisis.	29
4. Resguardos éticos.	29
IV. “A mi bici le puse la negrita, la negrita compañera”: Narrativas sobre experiencias y sentires dentro de la diada ciclista-bicicleta.	30
Patricia: “Cuando ando en bicicleta yo soy... libre, me encanta”	31
Vinka: “Cuando ando en bicicleta yo soy... única”	34
Carolina: “Cuando ando en bicicleta yo soy... feliz, libre”	36
Javiera: “Cuando ando en bicicleta yo soy... libre”.	39

Josefa: “Cuando ando en bicicleta yo soy... libre”	43
Cynthia: “Cuando ando en bicicleta yo soy... muy feliz	46
Elisa: “Cuando ando en bicicleta yo soy... bacán”	51
Mayra: “Cuando ando en bicicleta yo soy...imparable”	54
Karina: “Cuando ando en bicicleta yo soy... libre”	57
Isidora: “Cuando ando en bicicleta yo soy...libre”	61
Divergencias y convergencias de la diada ciclista.	64
V. “Yo no tengo problemas, tengo soluciones”: Territorios urbanos, convivencia vial y estrategias ciclistas para afrontarlos.	68
Teoría del territorio y recorridos.	68
¿Y por donde me voy?: Características, imaginarios y estrategias de la calle.	71
Análisis de las ciclovías: De “En verdad las ciclovías no valen nada” a “son un descansito”	72
Análisis de las calzadas: Transeúntes de segunda clase.	77
Análisis de las veredas: De “¿Dónde está el metro y medio de distancia?” a “Córrase señora”	86
Efecto mariposa: Análisis del diseño vial.	89
Caminante no hay camino se hace camino al andar: Elaborando recorridos.	91
VI. No es lo mismo ser ciclista que una mujer ciclista: Violencias encarnadas por mujeres en Santiago y las estrategias para enfrentarlas.	94
“Si nos quedábamos ahí en volada nos quitaban las bicis” : Análisis del miedo a ataques y hurtos.	94
No soy ni tu amor ni tu reina: Análisis del acoso sexual callejero y violencias de género en el espacio público.	96
“La calle -debería- ser una espacio para todes... Pero siento que es evidente que todos tiene más derechos que yo a andar en bici”: Feminismos y diferencia con los hombres.	99
We can do it: Estrategias y artefactos que posibilitan el ciclismo.	102
“Hacémela más fácil”: análisis de los artilugios.	102
“Hasta literalmente en las calles malas las paso bien”: Amenizadores del ciclismo.	105
“Yo no me considero alguien deportista de elite ni nada, sin embargo, siento que los otros tienen una barrera psicológica”: análisis de la capacidad física.	108
VII. Epílogo: conclusiones y proyecciones.....	110
VIII. Bibliografía.	116
IX. Anexos.....	132

I. Las únicas cadenas que te dan libertad son las de tu bicicleta: introduciendo la bicicleta como objeto político.

1. A modo de introducción.

La presente Memoria se ha desarrollado en el contexto del proyecto FONDECYT N°1220138 "Los ciclos y sus conflictos con otros modos de transporte: un análisis en calles de Santiago" y aborda la temática del ciclismo femenino a partir de las vivencias de mujeres jóvenes que practican el ciclismo en Santiago. La motivación antropológica que subyace a la exploración de esta problemática se origina en la creciente crisis de movilidad que afecta a Santiago, la que se manifiesta en un elevado parque vehicular, frecuentes congestiones de tráfico (Valenzuela-Levi, 2016) y tiempos de desplazamiento en el transporte público que rodean los 45 minutos, más 15 de espera (Steer, 2021), lo cual posiciona al ciclismo como una potencial solución a tales deficiencias. A través de este fenómeno se puede explicar el incremento en las adscripciones a la bici-movilidad que se ha observado en las últimas décadas en esta capital, sin embargo, persiste una marcada disparidad de género en la relación entre ciclistas hombres y mujeres, siendo esta última categoría la más afectada. Esta discrepancia puede entenderse a través del prisma de la influencia de imaginarios socioculturales y estigmas que influyen en las experiencias de quienes practican el ciclismo, así como en las políticas públicas que lo atañen. Asimismo, es relevante destacar que el género tiene un impacto significativo en la movilidad de las personas y, en consecuencia, en el ámbito ciclista. La combinación de estos factores, sumada a la escasa presencia de estudios sobre la bici-movilidad femenina en Santiago, respalda y justifica la importancia de llevar a cabo la presente investigación.

En esta pesquisa se confabulan la teorías de la percepción social del riesgo, el giro afectivo, la geografía feminista, el *embodiment* y la epistemología feministas, así como las metodologías de entrevista en profundidad y fotovoz, para dar forma a la comprensión holística de las experiencias de diez mujeres ciclistas jóvenes de Santiago. Los resultados y análisis se estructuran en diferentes apartados. Inicialmente, se presenta una introducción a las participantes, seguida de una exposición detallada acerca de la interacción entre las ciclistas y sus bicicletas. Posteriormente, se procede a explorar los territorios que estas mujeres recorren, examinando sus imaginarios, idiosincrasias, limitaciones y las estrategias que emplean para enfrentar los desafíos que se presentan. Por último, se despliegan las conclusiones y un análisis minucioso de las implicaciones que el género femenino tiene en el ciclismo urbano, al igual que se abordan las estrategias desarrolladas por las mujeres para afrontar estas implicaciones y sortear los obstáculos que pueden surgir en su experiencia ciclista. En esta Memoria se busca ofrecer una visión integral de las realidades, desafíos y adaptaciones que enfrentan las mujeres ciclistas jóvenes en Santiago, considerando tanto su interacción con el entorno urbano como las complejidades propias de la perspectiva de género.

2. Bicicleta y bici-movilidad, definiciones iniciales para aproximarse al campo de estudio.

La definición coloquial de bicicleta es: “Vehículo de dos ruedas, normalmente de igual tamaño, cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de un plato, un piñón y una cadena.” (RAE, 2020). Sin embargo, como describe Zumer (2018), esta acepción resulta superficial y fracasa en abordar la complejidad que acarrea la bicicleta. Más bien, esta es una herramienta cargada de significancias socioculturales inalienables, instalándose como objeto político¹, y que, a pesar de ser un artefacto inanimado, contiene vida, personalidad y es capaz de elaborar un discurso (Zumer, 2018).

Por su parte, bici-movilidad y ciclismo urbano, son los términos utilizados para describir el uso de la bicicleta como principal medio de transporte (López, 2017). Esta definición es implementada y aplicada en la mayoría de los estudios y elaboración de políticas públicas asociadas. Nuevamente, esta acepción no es completa, puesto que omite las significancias políticas, sociales y culturales que conlleva el ciclismo urbano. Bernasconi y Tham (2016) proponen que la bici-movilidad consiste en un método de transporte con características particulares que la diferencian de otros medios. En primer lugar, implica una adaptación física y psicológica que consiste en un “proceso de descubrimiento, entrenamiento y ajuste físico y mental del propio cuerpo del ciclista en varios niveles” (Bernasconi y Tham, 2016, p.98), denominado “pedagogía del cuerpo”². De esta adaptación deviene un método de apropiación del espacio e involucramiento con el entorno. Empero, paralelamente postulan que la bici-movilidad se diferencia de los métodos de transporte tradicionales debido a su marginalización, en vista de que carece de regulaciones y aquellos que optan por ella sufren sistemáticamente violaciones de sus derechos.

Un aspecto adicional de la bici-movilidad es que es posible únicamente dentro de una red de relaciones, debido a que la capacidad de agencia del/la ciclista no acaba en los límites individuales, sino que ella “es amplificada, delimitada, facilitada u obstaculizada por otros individuos, objetos y materialidades” (Bernasconi y Tham, 2016, p.108), por lo que se vuelve imperativo entenderla como una actividad colectiva. Cabe resaltar la importancia que contiene la materialidad³ puesto que posee injerencia en la misma agencia del/a individuo/a. Es por esto que no basta con entender solamente los aspectos individuales de los/as ciclistas, sino que hay que representarlos/as en comunidad y colectivamente, negando así los supuestos de que el ciclismo es una práctica en la que resuenan los valores del individualismo. En síntesis, la bici-movilidad un logro colectivo.

3. Historización material y política de la bicicleta. Invención de la bicicleta, sus primeros años en el mundo y en Chile.

¹ Se entiende por objeto político a un objeto, institución o constructo producto de la interacción social y su relación con el accionar de sujetos políticos en la esfera pública, por ende, niega la neutralidad y es capaz de elaborar un discurso político propio. (Arévalo, 2019).

² Para efectos de esta Memoria se utilizará “aprendizaje corporal” y “pedagogía corporal” como sinónimos del concepto pedagogía del cuerpo

³ La materialidad en la bici-movilidad incorpora desde la bicicleta y sus accesorios hasta la infraestructura por la que se transportan los/as ciclistas.

Los principios de la bicicleta se remontan al año 1690, cuando el conde Médé de Sivrac desarrolló el *célérifère*, hecha a partir de un tronco de madera que unía dos ruedas, y que se propulsaba con los pies del/la usuario/a y no contaba con dirección (Morales, 2011). El siguiente avance sucede en 1816, donde se le agregó dirección y un sillín. 23 años después, se implementan pedales en la máquina, para así poder propulsarse sin la necesidad de tocar el suelo. Empero, es en el año 1869 cuando nace la bicicleta como tal, esta es marcada por la invención de los neumáticos de goma que, gracias a su aminoración de las vibraciones e impactos, logran conceder viajes más amenos y extensos.

En sus comienzos, la bicicleta, era exclusivamente recreativa, puesto que su andar era muy rezagado como para considerarse un medio de transporte eficiente, por lo que, en 1870, James Starley, aumentó el tamaño de la rueda delantera tres veces, creando la llamada "high-wheel bicycle", este cambio le dio más recorrido en cada pedalada. La bicicleta continuó experimentando avances tecnológicos y aumentando su popularidad de manera significativa hasta la década de 1930. A este periodo se le atribuyó el nombre de "los años dorados de la bicicleta" en países como Inglaterra, Francia y Alemania. Estos años destacaron por la creación de competencias y el inicio de su utilización como medio de transporte para trabajadores/as comunes. Sin embargo, su fama decayó posteriormente con la masificación de los medios de transportes motorizados que trajo la industrialización y las cadenas de producción, lo que produjo que el ciclismo fuese estigmatizado y que su práctica se tornara aún más peligrosa (Horton, 2009).

Las primeras bicicletas no tardaron en arribar a las manos de aristócratas chilenos, quienes las utilizaban recreativamente en las afueras de sus ciudades. Esta actividad era estrictamente masculina y cualquier mujer que la llevase a cabo era digna de todo tipo de mancillas e insultos. Pese a su inicial popularidad, durante los años 30', la bicicleta quedó en el olvido al ser suplantada por las motocicletas, lo que tuvo como consecuencia la venta de segunda mano de los artefactos, abriendo las puertas de la bici-movilidad a personas de estratos socioeconómicos más bajos (Torres, 2015). En el contexto nacional actual, las bicicletas han experimentado una transversalización en los distintos estratos sociales, dado que se comercializan en variadas modalidades y rangos de precios, abarcando una diversidad de requerimientos y demandas. No obstante, a causa de los eventos globales en curso, los costos de las bicicletas han experimentado un aumento de hasta un 23% (Toro, 2021). Esto conlleva a que la adquisición de una bicicleta con componentes de calidad requiere de una inversión económica que poca parte de la población puede permitirse despreocupadamente. En virtud de ello, es indudable que en la actualidad se sostiene una inequidad ciclista provocada por la desigualdad de clase.

Influencias de la bicicleta en la esfera social y política del mundo y de Chile.

Gracias a su naturaleza política, el ciclismo urbano ha sido símbolo de variados movimientos sociales a través de la historia (Horton, 2009). En primer lugar, encontramos el movimiento socialista, el cual utilizaba la bicicleta gracias a que, tras el descenso de los precios, pudo ser adquirida por personas de estratos socioeconómicos medios y bajos, además que representaba los ideales de libertad e igualdad. Asimismo,

con ella se podía transitar por barrios marginales fácilmente, para así llevar el mensaje del socialismo a nuevos horizontes políticos y geográficos.

Durante la década de los 60, el movimiento anarquista adoptó la bicicleta como un símbolo distintivo, dado que percibieron en ella la materialización de sus ideales en oposición al progreso y al desarrollo alienante del capitalismo (Horton, 2009). Del mismo modo, los/as anarquistas postulaban que el auto privado es el “bien supremo de una vida alienada” (Vaneigem, 2000). Dentro de este marco la bicicleta se entiende como una herramienta alegórica y práctica, alegórica en tanto encarna la posibilidad en contra del consumismo, dado a que puede ser mantenida perpetuamente. Y es práctica debido a que está al alcance monetario de aquellos/as que no pueden costear un vehículo, permitiéndoles desplazarse con mayor rapidez y por espacios que normalmente les son negados, lo que constituye una política pre-figurativa del espacio urbano. Finalmente, el ciclismo es un método de acción directa en contra de la sociedad tecnológica. (Horton, 2009).

La bicicleta desde el movimiento ambientalista emerge en la década de los 70' y ostentó el puesto de movimiento ciclista de mayores dimensiones a principios del siglo recién pasado y el actual. Según los activistas ambientalistas la bici-movilidad es el método de transporte ideal en vista de que es una alternativa sustentable a los vehículos motorizados. En este caso la bicicleta se adopta por razones más prácticas que políticas, significada como parte de una estrategia medioambiental (Horton, 2006).

La última movilización social asociada a la bicicleta que se abordará es la de la liberación femenina. El inicio del ciclismo se vio marcado por la prohibición de la adhesión femenina, como detalla Campos (2018), la sociedad patriarcal defendía que lo último que debiese realizar una mujer en la calle es llamar la atención. Similarmente, se elaboraron diversos argumentos para disuadir a la población femenina de montar bicicletas, entre ellos destacó la percepción de que esta actividad era poco decorosa, conforma un supuesto atentado contra la unidad familiar, una amenaza para la integridad física y se acusaba que su uso “podía provocar en la mujer daños como esterilidad o aborto, morales, como excitación sexual” (Vasquerizo, 2017, p.1). Así condenando a las mujeres que montaban bicicletas como damas de dudosa moral, lo que “justificaba” menoscabos, agresiones e incluso apedreos. Pese al recelo hacia el ciclismo, las mujeres de altos estratos se transportaron en ellas, obteniendo libertad de desplazamiento y acceso al espacio público, rompiendo con el enclaustramiento de sus hogares.

Gracias a los prejuicios mencionados, Vasquerizo (2017) sostiene que, en su inicio, la utilización de dicho artefacto por parte de la población femenina ha constituido un acto político de liberación femenina, inclusive las primeras ciclistas la denominaron la máquina de la libertad. Posteriormente fue relacionada con el movimiento de las “suffragettes”, debido a que su uso suponía un desafío hacia la cultura patriarcal, una intromisión a un espacio masculino y por ende, una expansión de sus horizontes geográficos, políticos, económicos y sociales (Lafleur, 1978). En otras palabras, supuso la negación a la sumisión a la esfera privada, lo que tiene como resultado el generar una identidad individual propia (Iskin, 2003).

Con el paso del tiempo, el ciclismo adquirió popularidad, lo que abrió espacio para desarrollar agrupaciones de mujeres ciclistas como mecanismos de resistencia. Una prueba de que el ciclismo adquirió mayor presencia femenina es el club británico “Cyclist Touring Club”, el cual en el año 1890 reunía a 60,000 miembros, de los cuales 20,000 eran mujeres (Lloyd-Jones y Lewis, 2000). Del mismo modo, a comienzos del siglo XX, se desacreditaron las afirmaciones médicas en torno a los presuntos riesgos asociados a montar en bicicleta. Finalmente, los periódicos europeos reclamaron que el ciclismo consistía en una actividad respetable y que la “nueva mujer” se transportaba en bicicleta, puesto que era comprometida políticamente, activa físicamente e impulsaba las demandas de las mujeres (Campos, 2018).

En Chile, el ciclismo urbano experimentó un impulso significativo durante la década de los 70'. No obstante, esta práctica perdió adherentes durante la década de los 80' y fue desplazada por el uso de automóviles. Fue necesario esperar hasta el siglo XXI para volver a presenciar un incremento significativo en la utilización de la bicicleta en entornos urbanos (Alviña y Campos, 2017). Según la encuesta de origen-destino (Subsecretaría de transportes [SECTRA], 2014), en el año 2012 en la capital se realizaban cerca de 800 mil viajes en bicicleta diariamente, lo que correspondía al 3.9% del total de traslados, y ya en el 2018 representaban el 8% (Ministerio del medio ambiente [MMA], 2018), demostrando su marcada alza. El incremento de números, y la naturaleza política del ciclismo trajo consigo el despertar de los movimientos ciclistas, que hoy en día abundan y que se especifican según comunidad u objetivo. Como, por ejemplo, el ya nombrado Ciclistas Furiosos, fue fundado el año 1995, siendo el más antiguo del país, por otro lado, esta “Revolución ciclista”, quienes convocan a ciclomarchas todos los domingos, “Bicidencias” que reúne a disidencias sexuales y los grupos feministas como “Pedaleras antipatriarcas” y “Revolución ciclista fem”, las que se mantienen activas y se organizan bajo las consignas “Que no te achiquen la calle” y “No + ciclistas acosadxs”. A pesar de las variaciones en su enfoque temático, las principales agrupaciones comparten el objetivo común de promover una experiencia más favorable para los/as ciclistas en la ciudad de Santiago. Esto implica visibilizar y concientizar sobre la realidad que enfrentan los/as ciclistas urbanos, así como realizar acciones de lobby para agilizar el proceso legislativo en beneficio de la comunidad ciclista.

El alza del ciclismo urbano ha logrado posicionar en la palestra política la demanda de infraestructura ciclista y una actualización de las normativas urbanísticas para que contemplen a la bici-movilidad. El mayor ejemplo de esto es que, en el año 2014 se crea la Política Nacional de Desarrollo Urbano, la que establece como uno de sus objetivos el fomentar el transporte en bicicleta (PNDU, 2014). Otros ejemplos son que, en el año 2015, la Intendencia de Santiago presentó el plan maestro de ciclovías para la Región Metropolitana que proyecta la construcción de 952 kilómetros para el año 2032. Otro caso destacado es el proyecto “Mapocho 42k”, el cual contempla la creación de un sistema de parques interconectados con ciclovías a lo largo de la ribera del río Mapocho (Martínez, 2015). En términos generales, la ciudad ha debido considerar al ciclismo urbano como un actor relevante y activo en su configuración, el que adquiere un peso político que demanda una adaptación y coexistencia armónica con otros actores⁴.

⁴ Desde la regulación legal nacional, las bicicletas se consideran ciclos (Ley 18.290, 1988) y son regidos por el artículo 222 de la ley 21088 para la circulación urbana y por el decreto con fuerza de ley 116. A Grosso modo la ley estipula que los ciclos deben circular por las ciclovías, en su ausencia lo harán por el

Datos y cifras: Bici-movilidad femenina revisiones globales y locales.

Es en los países europeos donde el ciclismo urbano se encuentra más arraigado, los tres con mayores porcentajes son Países bajos, Dinamarca y Alemania, donde esta modalidad tiene una participación superior del 25%. Es justamente en las ciudades con mayor presencia de la bici-movilidad donde la brecha de sexo se ve drásticamente reducida, ejemplares de estos son Ámsterdam y Copenhague, donde las mujeres ciclistas sobrepasan a los hombres por un 6% y 10% respectivamente (Díaz y Rojas, 2017).

Empero estas cifras no se repiten en todo el globo, inclusive, en distintos países primermundistas que han implementado fuertes campañas de promoción de la bici-movilidad siguen contando con brechas considerables de género, ilustración de esto es Londres, donde, la relación entre hombres y mujeres en el ciclismo es cercana al 3 a 1, sumándole que las mujeres tienden a hacer viajes en bicicleta únicamente si el trayecto consiste en veredas amplias o calles tranquilas (Transport for London, 2019). Ocurre de manera similar en Estados Unidos, donde el ciclismo representa tan solo el 1.1% de los desplazamientos realizados, en ese contexto la disparidad de sexos es similar a la anterior (Goel et al. 2021). La brecha se agranda en Latinoamérica, donde el porcentaje promedio de mujeres ciclistas urbanas no supera el 30% (Díaz y Rojas, 2017), mientras que en el caso de Santiago las estimaciones varían desde el 17% (Banco interamericano de desarrollo [BID], 2017) a 35% (SECTRA, 2014).

En lo que respecta a Santiago, la movilidad es un tema complejo debido a que es la ciudad más extensa y poblada del país. Esta situación se ve empeorada por la densidad demográfica, la expansión territorial y el aumento de los ingresos per cápita. Dichos fenómenos han impulsado el incremento de automóviles privados, puesto que se ve como una supuesta solución para los largos tiempos de viaje (Herrera y Razmilic, 2016). Esto se demuestra con que, en el año 2015, el 28% de los viajes diarios en la región se realizaban en transporte privado (Ministerio de transporte y telecomunicaciones [MTT], 2015) y para el año 2019 ya existían 2.2 millones de permisos de circulación para vehículos motorizados en la Región Metropolitana (Instituto nacional de estadística, 2019). Pese a esto, los viajes diarios en bicicleta han ido en alza, pasando de constituir del 2% al 4% de los desplazamientos diarios entre el 2001 y el 2012 (Herrera y Razmilic, 2016) y alcanzando el 8% de los traslados en 2018 (Ministerio del medio ambiente, 2018), lo que convierte a la bici-movilidad en el medio de transporte con mayor incremento relativo de traslados diarios de Chile (Morgan, 2012).

Por otro lado, los tiempos dedicados a movilizarse en Santiago dependen directamente del medio de transporte, en el año 2012 el transporte privado marcaba un promedio de 42 minutos y 6.678 metros por viaje, mientras que el público alcanzaba los 63,6 minutos y 8.446 metros promedio (Herrera y Razmilic, 2016). Este estudio no midió el tiempo promedio de los trayectos en bicicleta, no obstante, la distancia promedio para trayectos laborales consistía de 2.302 metros, y si tomamos el promedio mundial de velocidad de

costado derecho de la calzada. Está permitido circular por la acera en casos excepcionales y en esta circunstancia se pierde toda preferencia. Es obligatorio el porte de luces delantera y trase ra, casco y objeto sonoro. (Ley 18.290, 2016, art. 222).

bicicletas, 15km/h, puede estimarse que serían de 9 a 10 minutos aproximadamente. Lo anterior apunta a que la bici-movilidad es el medio de transporte que ostenta la mejor velocidad en viajes al trabajo en la capital de nuestro territorio, en contraposición del transporte público que es el más lento (Herrera y Razmilic, 2016). Es importante considerar que el medio de transporte utilizado y los tiempos de trayecto dependen fuertemente del estrato socioeconómico. Así, la caminata y el transporte público son más utilizados por los segmentos de ingreso bajos, mientras que, los sectores medios representan el mayor uso de bicicletas, y contienen porcentajes similares de uso de automóviles privados y de transporte público, por último, los estratos altos se transportan mayoritariamente en alternativas privadas (Herrera y Razmilic, 2016).

Concluyendo, estas cifras logran poner de manifiesto las notables diferencias entre las modalidades de transporte presentes en la ciudad de Santiago, Chile. Esto abre la puerta a una exploración más profunda de las desigualdades presentes en este ámbito, las cuales podrían estar vinculadas con disparidades de clase, edad y género, tal como señalan Herrera y Razmilic (2016) al destacar las variaciones en los tiempos de desplazamiento según la posición socioeconómica, o en la menor presencia femenina en el ciclismo urbano (BID, 2017; SECTRA, 2014).

Aproximaciones feministas al uso de la bicicleta.

Referente a los estudios que se han realizado en torno a la experiencia ciclista femenina encontramos la investigación de Lubitow (2017), la que recabó testimonios de mujeres ciclistas en Toronto. En esta se devela que sus entrevistadas compartieron sentir constante ansiedad y/o estrés provocados por el temor a un posible ataque de algún varón. Se postula que para las mujeres existe una doble preocupación en comparación de la población masculina, ésta es de corte físico y social, puesto que ellas, además de los peligros relacionados al tráfico, deben estar atentas a contingentes acosos o abusos sexuales, lo que repercute negativamente en localizar una experiencia de goce del viaje. Asimismo, la bicicleta, al estar desprovista de un armazón metálico, se caracteriza por brindar visibilidad a quien la monta, tal exposición incrementa el acoso sexual callejero y la sensación de incomodidad, en respuesta a esto, las entrevistadas expresaron que en ciertas ocasiones preferirían ser invisibles. A su vez, expresaron que la cultura patriarcal les impone cumplir con altos estándares de higiene, a diferencia de los hombres, lo que ha llevado a que las mujeres se vean obligadas a renunciar al uso de la bicicleta como medio de transporte para poder presentarse adecuadamente a sus ocupaciones. Así mismo, un grupo no menor de mujeres testificó que, al convertirse en madres, se les torna imposible seguir siendo ciclistas debido a las responsabilidades que se les exigen. Se concluye que algunas de las barreras fundamentales que obstaculizan la incorporación del ciclismo en la rutina de las mujeres son dinámicas sociales complejas asociadas con la inequidad de género (Lubitow, 2017, p. 16).

Para comprender por qué las mujeres no son parte del ciclismo urbano se encuentra el estudio de Garrard (2003), quien indaga la problemática en Australia. Este país tuvo un auge en la construcción de ciclovías, lo que si bien cumplió con el objetivo de sumar más adeptos/as a la bici-movilidad pese a las largas distancias de sus trayectos, no logró una acentuación considerable de mujeres en las estadísticas, lo que inicialmente

parece contradictorio. La académica efectuó entrevistas para esclarecer la situación y los resultados arrojaron que, en la mayoría de los casos, las mujeres contaban con la voluntad de transportarse en bicicleta, empero la percepción de riesgo les detenía. Estos hallazgos se condicen con la investigación de Hajinikitas (2001) llevada a cabo en Sidney, la que arrojó que las inquietudes en torno a la seguridad -englobando la existencia de ciclovías seguras, seguridad vial y bicicleteros confiables bicicletas- constituyeron el obstáculo principal que impedían la participación de las mujeres en el ciclismo. Así concluyendo que, para lograr un aumento de mujeres en el ciclismo, se deben facilitar experiencias donde las mujeres se sientan seguras y apoyadas.

Ambos textos denuncian una falta de investigaciones que examinen las razones subyacentes de la ausencia de mujeres en el ciclismo urbano, así como la carencia de análisis en torno a sus percepciones y experiencias. Además, también critican la insuficiente atención prestada a los motivos por los cuales no se promueve la participación femenina en esta actividad. En el contexto de Chile y Latinoamérica, se observa una carencia de este tipo de investigación.

4. Problematización: bici-movilidad como solución invisibilizada.

El uso de la bicicleta conlleva variados y considerables beneficios, iniciando con que, como actividad física de bajo impacto, puede ser realizada por la mayoría de la población que tenga movilidad completa, independiente de su estado físico. El uso regular de la bicicleta contribuye a prevenir una amplia gama de enfermedades, fortalece el sistema muscular y ayuda a evitar el sedentarismo, manteniendo el IMC⁵ en rangos saludables (Elisségaray, 2009). Además, es importante destacar los beneficios para la salud mental asociados al uso de la bicicleta, comenzando con que la práctica de este ejercicio físico estimula la liberación de endorfinas en el cerebro, generando sensaciones de bienestar y alegría. En añadidura, se ha demostrado que el uso regular de la bicicleta ayuda a reducir los niveles de estrés (Froböse, 2004), ansiedad y depresión (Munguia-izquierdo et al., 2020).

En esa misma línea, la bicicleta como método de transporte cuenta con una serie de beneficios comparativos, comenzando con que es el medio de transporte más veloz en distancia iguales o inferiores a 5 kilómetros, genera menos congestión en el tráfico, así como significa una liberación de espacio en las calles para aquellos usos que no son transporte (Eltit, 2011). A su vez, resulta una opción conveniente económicamente, demostración de esto es que el abandono del automóvil privado para utilizar la bicicleta cotidianamente puede significar un ahorro de más dos millones de pesos anualmente (CADEM, 2014). Por otra parte, se hayan su nula producción de agentes contaminantes, tanto de emisiones, como de contaminación auditiva. (Elisségaray, 2009). El último aspecto a considerar de las regalías de la bici-movilidad es el social, dado que la bicicleta le brinda al individuo libertad de movilidad y facilita la integración social (Oviedo et al., 2017). Gracias a todos estos datos, la Organización mundial de la Salud (2021) la describe como un “medio de transporte simple, asequible, limpio y ambientalmente sostenible”. En concreto, al ser de fácil accesibilidad, y relativamente económica, es una

⁵ Índice de masa corporal (IMC)

máquina capaz de impulsar la equidad, tanto económica como socialmente (Banco interamericano de desarrollo, 2017).

A pesar de todas las ventajas declaradas, en el territorio latinoamericano y particularmente en la capital nacional, la bicicleta no se instituye como un medio de transporte regular y masivo, aún menos para las féminas (CEP, 2018). La mujer santiaguina se ve envuelta en una serie de desigualdades estructurales en comparación a sus pares masculinos, comenzando con que reciben en promedio un ingreso 27% menor que los hombres (INE, 2020). Por lo demás, las mujeres cuentan con un nivel de inactividad considerablemente mayor que el de los hombres, 75% y 50% respectivamente (Ministerio del deporte, 2018). Lo que va ligado con que se ven mayormente afectadas por el sobrepeso/obesidad, según las cifras actuales, un tercio de las mujeres mayores de 18 años en Chile poseen tal patología en comparación con el 28% asociado a los hombres (Ministerio de salud, 2017). A ello se suman las advertencias sobre que las mujeres son más vulnerables a los efectos del cambio climático (UICN, 2007). Cabe agregar que las mujeres experimentan una sensación de impertinencia a la ciudad y, a pesar de realizar viajes más complejos y con cargas - pesos/equipajes-, son comúnmente relegadas a utilizar el transporte público (Díaz y Rojas, 2017), el cual igualmente les provoca temor, lo que restringe su libertad para movilizarse (Jaitman y Galiani, 2016).

Tomando en cuenta este entramado de problemáticas que vivencian las mujeres capitalinas y todos los atributos mencionados de la bicicleta, es argüible que el ciclismo urbano se presenta como una posible solución para dar frente a estas desigualdades, además de articular agenciamientos políticos y ser una fuente de autoestima. Esta situación posiciona preguntas tales como: ¿Qué infraestructura vial y factores socioculturales desalientan a las mujeres a adoptar el ciclismo urbano?, ¿Cuáles son los beneficios individuales y sociales que puede aportar la bici-movilidad a la población femenina de Santiago? y ¿Qué incentivos, medidas y/o garantías necesitan las mujeres santiaguinas para aventurarse al ciclismo urbano?

El motivo que justifica la relevancia de esta indagación radica en que, tanto en los estudios académicos como en las políticas públicas, ha predominado una perspectiva androcéntrica y sexista. Asimismo, las escasas exploraciones elaboradas que se acercan a los objetivos de la presente Memoria fueron llevadas a cabo hace más de una década y en países desarrollados. En concreto, se impone una ausencia de bagaje teórico con enfoque de género que sea capaz de abarcar la complejidad del fenómeno. Es por ello que en este estudio se opta por “investigar y conocer para transformar” (Olivera, 2012) que tiene como objetivo el instrumentalizar las ciencias sociales para apoyar un desarrollo futuro de políticas públicas que visibilicen las perspectivas de las mujeres y que las consideren destinatarias de sus beneficios. Esta decisión se basa en que la academia debe “posicionarse críticamente ante las injusticias que son consecuencia de los sistemas históricamente concatenados por el despojo, la explotación y la violencia de un sector social minoritario sobre los otros” (Olivera, 2012, p. 107).

5. Pregunta y objetivos.

Pregunta de investigación.

¿Cómo viven y experimentan el fenómeno de la bici-movilidad las mujeres santiaguinas de 18 a 29 años?

Objetivo general.

- a) Analizar el fenómeno de la bici-movilidad en mujeres santiaguinas de 18 a 29 años.

Objetivos específicos.

- b) Caracterizar a las mujeres jóvenes ciclista de Santiago desde su relación con la bicicleta y la ciudad.
- c) Identificar los trayectos, obstáculos y estrategias desarrolladas por las mujeres ciclistas jóvenes en sus recorridos cotidianos en la ciudad.
- d) Describir las manifestaciones de violencia de género percibidas por las mujeres ciclistas jóvenes en su andar por la ciudad.

II. Ni la ciudad como escenario ni el ciclismo como paseo: aristas teórico-conceptuales para abordar la problemática.

1. Ciudad, desde los enfoques tradicionales hacia la geografía feminista.

En virtud del enfoque urbanista de la Memoria, es imprescindible que en el presente apartado se revise críticamente el concepto de ciudad. Dando pie con que el núcleo urbano está constituido por la sinergia de sus componentes, conformando un espacio relativo, dinámico e histórico, a este postulado se le comprende como “espacio relativo” desarrollado por Harvey (1977). Añadiendo que el medio ciudadano no es independiente e inocuo, o un escenario donde se ejecuta la producción, al contrario, éste es un agente radicalmente social que está profundamente intrincado con las estructuras sociales, políticas y culturales; y que en consecuencia está en constante producción (Lefebvre, 2013). Estos aspectos devienen en que las ciudades actúen de manera similar al *habitus* (Bourdieu, 2016), en vista de que son estructuradas, al ser conformadas bajo las lógicas sociales imperantes y estructurantes debido a que reproducen aquellas lógicas al retratar tanto material, emocional e ideológicamente los símbolos, significados y jerarquías predominantes (Massey, 2001). Lefebvre (2013) defiende esta afirmación refiriéndose a que la urbe compromete un razonamiento dialéctico, puesto que la representa como parte de un ciclo de las estructuras sociales.

Dada la naturaleza mutable de las dinámicas y estructuras sociales, los núcleos urbanos igualmente lo son; es por esto que se asevera que en un único espacio físico coexisten una multiplicidad de ambientes, que son: “transversales, intersecantes, alineados o existentes en relaciones de paradoja o antagonismo” (Massey, 2001: p.3). El presente

postulado arroja luz sobre los fundamentos que subyacen a la disparidad existente en las experiencias que se entrelazan en los entornos urbanos. En otras palabras, las personas tienen la capacidad de habitar en espacios categóricamente divergentes a pesar de residir en una misma urbe, y que estas perspectivas y vivencias dependen de la posición social del/a sujeto/a.

En relación a este tema, resulta pertinente afirmar que las mujeres y personas disidentes mantienen una conexión particular con las ciudades, distinta a la experimentada por hombres heterosexuales. En consecuencia, la identificación como mujer tiene un impacto significativo en las experiencias ciudadanas por las que transitan, al igual que en las decisiones relacionadas con los espacios por los que transitar, los horarios en los que hacerlo y los medios de transporte a utilizar.

Es menester incorporar un concepto trascendental para el presente estudio, este es “derecho a la ciudad” de Lefebvre (1973), el que reclama el derecho de los actores políticos disidentes, desalojados y marginales a la centralidad, en tanto derecho a congregarse en comunidad, tener acceso a los discursos públicos, ser tomados en cuenta en las decisiones comunes y a construir, decidir y crear la urbe, transformándola en un espacio privilegiado de lucha anticapitalista. En virtud de que los objetivos de la investigación apuntan a comprender las experiencias y sentires de sujetas que sufren una variedad de opresiones que van más allá de la clase, el concepto original de Lefebvre resulta obsoleto e insuficiente para explicar las inequidades sociales – puesto que es funcional tan solo para hombres heterosexuales y de clase baja-, es por esto que, con el fin de darle un enfoque más pertinente a esta Memoria, se añadirá la reformulación del “derecho a la ciudad” realizado por Pérez y Gregorio (2020), la que apunta a la obligatoriedad de ser interseccional, incorporando el basto entramado de opresiones existentes en la realidad actual.

La geografía urbana feminista es una corriente de la geografía humana que se adscribe al feminismo tanto en teoría como en metodología que dará luces para la comprensión de las problemáticas urbanas planteadas. Esta se centra en cómo las relaciones sociales patriarcales se ven plasmadas en las urbes y como las últimas reproducen dicho sistema. Kern (2020) denuncia que la realidad actual se caracteriza por la presencia de “ciudades de hombres”, esta afirmación alude al hecho de que en la planificación urbana predominan los hombres en el control de decisiones relevantes, tales como el diseño de viviendas, las rutas del transporte público y las políticas públicas.

La ciudad concluye siendo organizada para sostener y facilitar los roles de género tradicionales de los hombres, tomando las experiencias masculinas como la “norma” y mostrando poca consideración por la manera en que la ciudad puede obstruir los caminos de las mujeres e ignorar su experiencia cotidiana de la vida urbana (Kern, 2020, p.18).

Esta situación tiene como consecuencia que la vida diaria de las mujeres en entornos urbanos siga enfrentándose a diversas barreras físicas, sociales, económicas y simbólicas que moldean sus experiencias. En suma, la manera que están erigidas las ciudades contribuye a mantener a las mujeres en un rol reproductivo, y de cuidados a otros/a, así relegándola a la esfera privada. Y bajo este contexto, se justifica tildar a las féminas que osen irrumpir los límites como “mujeres públicas” que atentan contra la

familia y las buenas costumbres (Kern, 2020). En esta circunstancia se pone de manifiesto el argumento planteado por Wittig (2018) respecto a que, en el contexto del sistema patriarcal, las mujeres son consideradas como entidades no sociales. Sin embargo, esta exclusión no significa pasar desapercibidas en la vía pública, al contrario, las mujeres son captadoras de atención al ser permanentemente sexualizadas, lo que concluye con que el hombre siente derecho a transgredir los cuerpos feminizados al observarlos, comentarlos e inclusive tocarlos.

Por otro lado, la sensación de pertenencia al núcleo urbano es otro aspecto fundamental para completar el derecho a la ciudad desde la perspectiva feminista (Pérez y Gregorio, 2020), y coherentemente, son las emociones provenientes de las experiencias las que determinan si se alcanza o no la pertenencia. Las mujeres experimentan la urbe de una manera particular en consecuencia de su género y al encarnar la alteridad, se les niega el acceso, la estancia y la movilidad libre en el entorno urbano, lo que a su vez resulta generalmente en la privación del sentido de pertenencia al territorio.

Añadir el derecho a la ciudad es la propuesta para adquirir la facultad de sentir pertenencia a ella, de usar la ciudad y de participar en su reinversión, subvirtiendo las dificultades mencionadas, para promover en -y con- la ciudad la posibilidad de romper los roles exigidos tradicionalmente a las mujeres.

Fue en la ciudad donde surgieron posibilidades para las mujeres que hubieran sido inconcebibles en comunidades más pequeñas. Oportunidades laborales. Oportunidades para escapar del provincianismo, de las normas de género o para esquivar un matrimonio heterosexual o la maternidad. Poder expresar la propia identidad, poder abrazar causas sociales y políticas. Poder participar en el arte, en la cultura, en los medios. (Kern, 2020, p. 27)

En conclusión, los núcleos urbanos son donde se presentan oportunidades y se transforman en factibles para las mujeres, por lo que es un territorio en disputa que no se debe abandonar.

2. No todos los cuerpos se mueven igual: movilidad femenina.

Es importante reconocer que los núcleos urbanos están compuestos por un entramado de elementos que, en su conjunto, forman el espacio con identidad propia y diversos imaginarios. En este sentido, la movilidad se posiciona como una de las esferas fundamentales dentro de esta compleja estructura, la que debe ser comprendida como ideológica, política y, por consiguiente, parte del entramado material, simbólico y sociocultural. Este tejido es fuertemente influenciado por los discursos predominantes y por ende, no responde exclusivamente a la practicidad (Kallenbach, 2020). Bajo estos parámetros se entiende que la movilidad santiaguina está influenciada por el patriarcado, y en consecuencia existe una brecha de género que radica en los ejes tiempo, distancia y lo que aquí nos concierne, modalidad.

Como hemos señalado, los mandatos de género derivados del sistema sexo-género binario ejercen una influencia significativa sobre los patrones de movilidad urbana femenina. Estos mandatos imponen restricciones en términos de qué áreas y horarios se consideran prohibidos, así como cuáles trayectos y modalidades se presentan como

viables y seguras (Kern, 2020). Es decir, uno de los motivos facticos de por qué la población femenina experimenta los núcleos urbanos de manera distinta es que: "las mujeres viven y experimentan la ciudad de un modo diferente, ya que circulan mayoritariamente a horas diferentes, por motivos diferentes y en medios de movilidad distintos a los de los varones" (Butler et al., 2019, p.9). En el contexto de esta estructura, el cuerpo se convierte en el espacio donde se encarna la experiencia, entrelazando historia, identidad y lugares habitados. Lo que se condice con que, en el marco del patriarcado, el cuerpo femenino es constantemente controlado mediante la restricción de la movilidad.

Sin embargo, el cuerpo también se erige como el territorio por donde iniciar la lucha, Rich (2001) propone "Empezar por lo material... empezar por el cuerpo femenino. No para trascenderlo, sino para reclamarlo" (p. 207), convenientemente, esta proposición está estrechamente relacionada con el uso de la bicicleta, ya que implica una apropiación del cuerpo al realizar ejercicio y ocupar espacio, dos actividades que comúnmente son ajenas a las mujeres.

Por otro lado, el patriarcado igualmente se inmiscuye en la planificación de la infraestructura vial y de transporte. Siguiendo a Del Valle (2000), dentro del ámbito de la movilidad, la experiencia masculina ha sido instaurada como la norma, lo que ha generado que se diseñen y construyan las ciudades priorizando cánones de movilidad masculina, apuntando a que sus viajes sean lo más expedito y simples posible. Para la antropóloga, tal planificación se guía por la división sexual del trabajo, la que impone un binarismo entre el trabajo productivo, público y masculino, y el trabajo reproductivo, feminizado y privado. Por ende, entiende que la movilización neutra, es decir la que tienden a efectuar los varones para desplazarse a sus labores, está caracterizada por iniciar en barrios residenciales y concluir en zonas comerciales o industriales, es decir un tramo relativamente extenso y sin paradas, por lo que la planificación y diseño de la movilidad se reduce a la unión más eficiente de ambos polos. Este ordenamiento no logra incluir las tareas cotidianas y que atienden a la domesticidad y mantención de los hogares y, por consiguiente, va en desmedro del trabajo reproductivo que, para cumplir sus responsabilidades, debe de llevar a cabo viajes más cortos, complejos y con paradas sucesivas, y por ende emplear más tiempo (Del Valle, 2000).

Leslie Kern (2020), urbanista feminista, denuncia que el sistema de transporte público es una expresión del enfoque androcéntrico de la planificación de movilización urbana. Para comenzar, la infraestructura e instalaciones del transporte imposibilitan el uso para usuarios/as que cargan con objetos correspondientes al cuidado, como por ejemplo un coche infantil. Asimismo, la académica denuncia que los trayectos son planeados de manera hegemónica, considerando el viaje masculino, el que tiende a ser lineal y sin múltiples paradas. Este diseño pone en segunda prioridad los patrones femeninos más breve, en la cual se realizan recorridos más breves, engorrosos y de múltiples paradas (Figuroa y Waintrub, 2015; Ortiz et al., 2021), teniendo que pagar más de un pasaje y constriéndolas a esperar más de un bus/tren para poder llegar a sus destinos finales. De la línea con esta aseveración, Marshall (2018) denuncia que las féminas son cargadas con un Pink Tax por parte del transporte que, en el caso de New York, va de entre 25 y 50 dólares estadounidenses mensuales por motivos de seguridad, tema que tocaremos más adelante, y que puede alcanzar los 100 dólares mensuales en la

contingencia de ser la principal encargada del cuidado de un núcleo familiar, las que en el 75% de los casos son las madres.

Análogamente, según estudios realizados por el Plan Internacional (2018), el tener un/a hijo/a aumenta la cantidad de viajes de la mujer en un 23%, agregando que ellas ostentan una probabilidad tres veces mayor de ser la responsable de transportar a sus hijos a sus instituciones educacionales, y finalmente un 80% más de probabilidades de encadenar varios desplazamientos en comparación a la de sus pares masculinos

Urbanistas feministas han señalado que el diseño de infraestructura vial y de transporte, concebido desde una perspectiva predominantemente masculina, conduce a que los varones hagan uso del espacio público y, consecuentemente, dominen el entorno urbano. En contraste, las mujeres, que tienden a asumir el papel de cuidadoras del hogar y se ven limitadas a permanecer más tiempo en sus residencias, excluyéndolas del espacio público. Esta situación se ve agravada por el proceso de sub-urbanización, que gradualmente aleja los hogares de los núcleos urbanos, así alargando los viajes destinados al cuidado y dificultando congeniar el trabajo doméstico remunerado con trabajos asalariados (Butler et al., 2019; Savage y Warde, 1993). En el caso de Chile, las mujeres dedican en promedio 5.9 horas diarias al trabajo doméstico, y en total dedican 11.5 horas al trabajo en comparación con el promedio masculino que ronda 9.8 horas (ComunidadMujer, 2020), lo que lógicamente implica que las féminas deban pasar más tiempo en sus hogares, o movilizándose en pos de tareas de cuidado, y por ende cuentan con menos tiempo de esparcimiento (INE, 2015). En compendio, el hecho de que las mujeres le dediquen más tiempo al trabajo doméstico, en compañía con un diseño urbano que no favorece estas tareas, implica que las féminas se ven más restringidas a sus hogares, con menos tiempos de ocio, y que por ende se les dificulta participar del espacio público. En torno a esto, ComunidadMujer (2020), manifiesta que “La participación en uno u otro espacio se convirtió en la fuente principal de la desigualdad del sistema de género” (p.27).

El informe de origen destino 2006 (SECTRA, 2006) señala como el contexto santiaguino igualmente cae en los patrones andróginos de movilidad. Comienzan apuntando que las féminas hacen en promedio 2.83 viajes diarios frente a 2.7 trayectos de los hombres, los que son 13.8% más breves temporalmente que el de sus pares masculinos. Esto se explica con qué tan solo el 15% de los desplazamientos femeninos tienen fines laborales, frente al 35% masculino, siendo este tipo de trayectos los más extensos. Por otro lado, los motivos de los viajes femeninos son en 29% compras, 4% salud y 10% desplazó de un tercero/a, es decir, aproximadamente la mitad de los traslados realizados por mujeres están asociados al trabajo reproductivo y de cuidado, mientras que éstos tan sólo representan el 20% de las marchas de la población masculina. Otra desigualdad interesante surge en el ítem de recreación, el que representa el 10% de los trayectos de los sujetos masculinos y tan solo un 5% de las mujeres.

Asimismo, se manifiesta una desigualdad de género dentro de la participación modal, esta se plasma explícitamente cuando se revisa la evolución de la participación modal según los tramos de edad (Tabla 1), donde se aprecia que desde la niñez existe una diferencia, aunque leve, del uso de la bicicleta, donde los varones prevalecen por sobre sus pares, esta disimilitud se acentúa a medida que se envejece. En la otra mano, el

transporte público tiende a mantenerse constante y equitativo tanto para hombres como para mujeres en la totalidad de tramos etarios, empero no sucede así con la caminata y el automóvil. La inequidad se dispara iniciando la adultez, puesto que los sujetos masculinos comienzan a conducir automóviles privados, mientras que las mujeres se mantienen caminando, esta desigualdad de más de un 10% se sostiene hasta la vejez:

Esto deja al descubierto la diferencia de movilización que poseen ambos géneros: el predominio de los automóviles entre los hombres indica que tienen capacidad para realizar viajes de largo alcance, mientras en las mujeres sucede lo contrario, al predominar la caminata por encima de cualquier otro medio de locomoción (Figueroa y Waintrub, 2015, p. 53).

Ahondando en esta temática surge que las santiaguinas optan por la caminata mayoritariamente, representando el 55,32% de sus marchas, en tanto que es tan solo el 39,57% de los desplazamientos masculinos. Frente a esta información, la bicicleta se eleva como una solución rápida y sencilla, ideal para tramos reducidos, además que suprime los tiempos de espera inherentes del transporte público. El contratiempo radica en que las mujeres no se desplazan para sí mismas, sino que deben encargarse de desplazar a otros/as. La bicicleta, diseñada originalmente para el desplazamiento individual, tiende a verse como una máquina que niega a las sujetas en sus labores de cuidado, específicamente a las mujeres-madres, encargadas del cuidado y traslado de víveres y/o menores. No obstante, como han sido capaces de demostrar los países con mayor presencia ciclista, este es un prejuicio que debe de ser desmantelado, dado que es posible un transporte en bicicleta seguro y rápido con cargas humanas y/o materiales (Vanderbilt, 2013).

Como cierre se advierte que las bicicletas son utilizadas con una predominancia masculina en el conjunto total de las etapas de la vida, y que menos del 20% de los traslados diarios en bicicletas en la capital son llevados a cabo por mujeres (Díaz y Rojas, 2017). Cifras que demuestran una desigualdad en la participación modal de la bici-movilidad, esta inequidad responde a diferencias de clase, edad y sexo, que obstaculizan un ciclismo urbano en igualdad de condiciones.

3. Cómprate un auto Perico⁶: Cultura autocéntrica.

La teoría de la “cultura automocéntrica” plantea que el automóvil es la matriz predominante/hegemónica de transporte en las ciudades (Sheller y Urry, 2000). Urry (2004) hace un listado de factores que reproducen el carácter de dominación de esta cultura, comenzando con el fuerte impacto que ha tenido en la economía, y cómo ha fortalecido el capitalismo, dado que, en el intento de producir más eficientemente automóviles, se inventó el fordismo y luego el post-fordismo, los que transformaron la manera en que se manufacturan y consumen bienes. En segundo lugar, ha influido considerablemente en la cultura y sus símbolos, puesto que instaura el imaginario de que para alcanzar propiamente el éxito, la buena vida, la masculinidad y la libertad se debe necesariamente adquirir un automóvil propio. De la misma manera, la cultura autocéntrica subordina al resto de los métodos de transporte, a través de principalmente demandar la mayoría del espacio. Finalmente, el sociólogo distingue su capacidad de

⁶ Referencia al slogan de un anuncio televisivo chileno de 1978 que obtuvo gran popularidad.

uso de recursos naturales indiscriminado que no considera las consecuencias medioambientales.

Urry (2004) define la automovilidad como “un sistema autopoietico, no lineal que está esparcido mundialmente que incluye autos, conductores, rutas, suministros de petróleo y signos. Por lo que el sistema genera las precondiciones para su propia expansión” (p.27). Autopoietica en tanto que, el automóvil, ha sido capaz de reestructurar los conceptos urbanos de tiempo y espacio a través de su coerción y de la versatilidad de movimiento que otorga. Esto es producido a través de la flexibilidad de trayectos que permite el automóvil, tornándose necesaria a raíz de que el coche habilitó y demandó la segregación de los entornos urbanos, obteniendo la separación de los hogares, las zonas laborales y las instalaciones de ocio. Esta nueva distribución demanda gran cantidad de trayectos altamente específicos que son idealmente logrados por medio de un automóvil privado. Este hecho conlleva a que los vehículos demarcan los límites espaciales de donde se puede arribar, y por ende prácticamente de aquello que se puede hacer, por lo que, el no contar con un auto es una restricción considerable de las posibles acciones (Urry, 2004).

Congruentemente, dicha estructura de dominación va en desmedro de los distintos modelos de transporte, alcanzando el extremo de representar a los demás métodos como obstáculos para este vehículo dominante (Urry, 2004). Como resultado de esta situación, se observa una carencia y deficiencia en las infraestructuras destinadas a diversas formas de movilidad, así como una planificación vial insuficiente orientada hacia ellas. Además de una ausencia de políticas que regulen y protejan adecuadamente dichas formas de movilización. En Chile se divisa un panorama similar, lo cual se demuestra en que no existe una protección a los/as ciclistas, a pesar del constante lobby hecho para la modificación de la ley N°18.290 de Tránsito para que se sancione a los/as conductor/as de vehículos motorizados que causen daños o lesiones a quien se traslade en bicicleta u otros ciclos.

Asimismo, se expresa como Chile adoptó el aspecto simbólico de la supremacía del automóvil con el emblemático anuncio televisivo del Banco de Santiago que tenía como célebre eslogan “Cómprate un auto Perico” (Matte & Pérez, 1978), demostrando por medio de una frase simple y breve, el escarnio social que produce ser ciclista, localizándolo como un fracaso dentro de las lógicas del progreso y el consumo. Por el contrario, el automóvil se valoriza como un objeto que otorga estatus social, necesario para tener éxito en las relaciones sexo afectivas y que es el medio de transporte adecuado para un hombre adulto.

Análogamente, es preciso constatar la instalación del discurso que se cierne sobre los/as ciclistas urbanos/as. Conforme el estudio “Scofflaw bicycling: Illegal but rational” (Marshal, 2017), los/as ciclistas son tachados/as de irresponsables, imprudentes e irrespetuosos/as de las reglas del tránsito, a pesar de que los niveles de infracciones son bastante similares entre los/as usuarios/as de bicicletas y conductores/as, siendo 1% más altos en automovilistas. Si bien la proporción en cantidad es semejante, la calidad de las infracciones es dispareja, dado que mientras que los/as ciclistas tienden a realizar faltas leves, las que en su mayoría no causan accidentes, los/as automovilistas son los/as responsables del 90% de los siniestros graves -agregando que en estos se

involucran terceros con damnificaciones agudas-. Siguiendo la misma lógica, esta publicación expone que los/as conductores/as fundamentan su rechazo hacia el ciclismo urbano parcialmente a base de maniobras realizadas por los ciclos las que, a pesar de ser completamente legales, son valorizadas como “violentas y maleducadas”, lo que expone cómo los/as ciclistas son considerados/as como vialistas sin legitimidad a la calzada, y que son agresivos/as al exigir su derecho a ella (Marshal, 2017). CONASET (2017), reporta que, del total de 4094 accidentes que involucraron automóviles y bicicletas del año 2016, 3048 -75%- fueron ocasionados exclusivamente por conductores/as de automóviles, mientras que tan solo 44 -1%- fueron responsabilidad de quien manejaba la bicicleta. No obstante, los discursos elaborados por los noticieros continúan desarrollando campañas preventivas y educativas que se enfocan en prevenir y amonestar a los/as ciclistas para que adopten un comportamiento “adecuado” y así no se expongan a accidentes. En otras palabras, dichas propagandas no aluden a automovilistas, recayendo la responsabilidad de evitar tragedias en los/as ciclistas. Constataciones que podemos advertir en los titulares: “Gobernador Orrego lanza campaña preventiva para ciclistas “Préndete y Pedalea”” (Soy Chile, 2022) y “En dos años murieron 184 ciclistas en más de 6 mil accidentes de tránsito que involucró bicicletas” (González, 2022). Este último titular denota que quien causa los decesos es un sujeto elíptico, y nuevamente la culpabilidad es asociada de manera exclusiva a los/as ciclistas.

Por otra parte, se distingue la fama del ciclismo urbano en informativos que ridiculizan y menosprecian iniciativas políticas ciclistas, para luego acentuar las faltas en las que incurren, reiterando el escaso nombramiento de conductores/as de vehículos motorizados, un caso que lo demuestra es el reportaje de la Tercera (Cabrera, 2020) “Revolución Ciclista Plurinacional: Quiénes son los protagonistas de la “funa” a la jueza Andrea Acevedo” o “Mentirosos, doble estándar: Paty Maldonado defiende al hombre que atropelló a ciclista en marcha del Rechazo” (Neira, 2022).

En contraposición se encuentra la exaltación del vehículo privado motorizado, contando con un exceso de espacio, tanto en calzadas, como en estacionamientos y otras dependencias, lo que logra transfigurar a los sitios públicos en “no lugares” dedicados únicamente al transporte en automóviles (Hickman y Banister, 2014). Un caso icónico es el del Hospital Metropolitano, el cual clausuró el 56% de sus camas de su unidad de cuidados intensivos en pos de permitir la ampliación del estacionamiento del Mall Costanera Center (Castillo, 2021). De igual forma, la cultura que elabora la estructura de dominación automovilística permite que, dentro de su vehículo, los/as choferes liberen emociones intensas y se comporten de maneras que en otros espacios serían inaceptables, como por ejemplo actuar violentamente – a esto se le bautiza *road rage* o furia de las carreteras-, las repercusiones de este tipo de interacción son normalizadas, como poner en riesgo la vida de transeúntes. Irónicamente la recriminación de estos actos suele ser comprendida como más agresiva que la violencia inicial por parte del/a automovilista (Hickman y Banister, 2014); lo que puede ser leído como un juego entre violencia estructural en contra de violencia directa desde la teoría de Galtung (2016).

A lo ya expuesto se le suma que la cultura autocéntrica trae y normaliza secuelas negativas y nocivas que se extienden más allá de los/as conductores/as, puesto que impactan a toda la población. Dentro de ellos se encuentran, en primera instancia, que

los vehículos generan una contaminación masiva, puesto que producen el 20% de la emanación de gases de efecto invernadero a nivel nacional y, por ende, aportan considerablemente al calentamiento global (Ministerio de energía, 2018). Del mismo modo, las emanaciones de óxido de nitrógeno que producen los vehículos incrementan radicalmente la incidencia de enfermedades respiratorias, diabetes y complicaciones cardiovasculares; estas afecciones provocan muertes prematuras en la población que está expuesta a ellos, como lo son los/as santiaguinos/as. Otros factores por mencionar son la contaminación acústica, la congestión vehicular, los accidentes de tránsito -Chile lamentó la muerte de 85 ciclistas el año 2021 (CONASET, 2021b)-, y la ya mencionada falta de espacio para cualquier actividad que no sea el transporte motorizado (Kallenbach, 2020).

Finalmente se puede argumentar que el sistema de dominación autocéntrico, o virus como lo denomina Urry (2004), solo se encuentra en Estados Unidos, o ciertos países desarrollados, mas, se defiende que, en las zonas de bajos ingresos este fenómeno crece incluso con más ímpetu (Miller, 2001). Chile no es la excepción al caso al mostrar un menosprecio cultural y material a tipos de movilidad marginales, y la falta de legislación sobre la temática.

La finalidad de señalar la cultura de la automovilística es contemplar que las relaciones en la movilidad no son simétricas e implican una nueva dominación repleta de agresiones y peligros, los que posiblemente se añadan a las consideraciones, experiencias y procesos lógicos y sentimentales de las mujeres para decidir si movilizarse o no en bicicleta y cómo hacerlo.

4. Entre riesgos y emociones: La influencia de la percepción social del riesgo, *embodiment* y giro afectivo en las experiencias de mujeres ciclistas.

Como bien detallaron Pérez y Gregorio (2020), los núcleos urbanos se construyen tanto por emociones como experiencias, por lo que tiene una particular relevancia el denunciar que el miedo es una experiencia transversal del género femenino en la ciudad. Coherentemente, el sistema de género actúa como un principio regulador del orden de la urbe, que sustenta estos temores, ya sea desde imponer una percepción de la ciudad como ajena o por la aprensión a la violencia de género en cualquiera de sus formas. Esto se cristaliza en el alza de la percepción de inseguridad en las ciudades, gatillado por los discursos que narran los siniestros que les ocurren a las mujeres que osan habitar el espacio público. Siguiendo la misma línea, se comprende cómo las mujeres, tras internalizar la cultura patriarcal, terminan percibiendo que ellas son las responsables de los crímenes que sufren, debido a que estiman que se encontraban en un espacio que no les corresponde ni les pertenece (Butler et al., 2019).

Para comprender cabalmente dicho fenómeno, se introduce la teoría de percepción social del riesgo, la que propone que la concepción del peligro es construida culturalmente y por ende, se ve sujeta a subjetividades y decisiones colectivas que determinan qué debe considerarse como exposición o no al riesgo. La aceptabilidad entonces está contextualizada socialmente y se encarna más profundamente en ciertos grupos demográficos, como las mujeres. Existe así una “cultura del riesgo”, que conlleva

que los peligros son siempre identificados, comunicados y gestionados a través de un filtro cultural y no son datos empíricos absolutos o una selección racional de contingencias (Douglas y Wildavsky, 1992). Esta teoría critica la frecuente acepción binaria entre riesgo objetivo y subjetivo, en otras palabras, la potencialidad matemática en contra de la probabilidad psicológica, desestimando la consideración de que la percepción del riesgo se trata de un tema de “debilidad cognitiva” de ciertos/as individuos/as que temen a desgracias que no son factibles.

Bajo este marco, se erige la “geografía del miedo”, la que es una suerte de mapa mental guiado por las emociones y experiencias colectivas sobre lugares prohibidos y permitidos según su potencial exposición, para así evitar situaciones riesgosas. Butler et al. (2019) arguyen que la geografía del miedo constituye una nueva manera de violación del derecho a la ciudad, al ser una expropiación del espacio, fruto de la “Miseria del hábitat”⁷ que es motivado por desigualdades de género, clase, raza, etc.

Cifras concernientes a la geografía del miedo son que, el 57% de las mujeres declaran haber sufrido algún tipo de acoso en el transporte público y a consecuencia de eso, el 29% decide no utilizar la locomoción pública de noche y el 35% intenta hacerlo acompañada a todas horas. Por otro lado, el 52% de las usuarias dice sentirse más segura en vehículos de alquiler, como lo son los de la empresa *Uber*, lo que significa un gasto monetario. No obstante, este es el caso de las mujeres de estratos socioeconómicos altos que pueden costearlo, empero esto es impensable para féminas que no cuentan con los ingresos o el capital necesario para dichas comodidades, lo que las guía a optar por la caminata, que tiene un costo energético y temporal comparativamente mayor (Marshall, 2018).

La suma de estos factores repercute en que las mujeres sean privadas del disfrute proporcionado por la experiencia ciudadana y de la libertad que proviene de ella, significando en muchos casos un retorno al espacio privado, y una dificultad tanto emocional como material para trasladarse de manera segura. Asimismo, este fenómeno podría ser uno de los mayores causantes de los bajos números de mujeres ciclistas, al considerarse la bici-movilidad como una actividad sumamente riesgosa y expuesta a un entramado de peligros de distintas naturalezas.

Del mismo modo, esta corriente nos abre las puertas a comprender la razón de la rotunda aversión femenina hacia las amenazas de la vía pública, la que persiste a pesar de las bajas probabilidades de la ocurrencia de siniestros. Es relevante enfatizar que esto no significa una “paranoia” ni una debilidad cognitiva por parte de la población femenina, sino que constituyen redes complejas que construyen y adosan riesgos desde una matriz diferenciada para hombres y mujeres.

El llamado “giro afectivo” puede aportar en lo que se ha señalado recientemente, puesto que defiende que las emociones, afectos e interacciones son movilizados sociales, así como fuertes constructores de conocimiento (Lara y Enciso, 2013). Igualmente, el

⁷ Miseria del hábitat es un concepto acuñado por el teórico Lefebvre (1973) para denunciar la exclusión que sufren las clases bajas en las ciudades a consecuencia del sistema capitalista, las que deben vivir en condiciones precarias.

giro afectivo trajo a la palestra una reinterpretación del cuerpo, la que abandona la concepción tradicional de ente orgánico y estable, rompiendo los límites biológicos, para proponer que las experiencias y sentires, procesados por el cuerpo tienen efectos sociales y públicos y que logra ingerir en procesos como la identidad o la pertenencia. Instaurando una crítica a la separación cartesiana mente-cuerpo, en la que el segundo es un ente pasivo, natural y estático, donde se inscriben los discursos y símbolos (Citro, 2011).

Similarmente, la problematización del cuerpo desde las ciencias sociales es abordada por la teoría del *embodiment*, la que rechaza la percepción moderna del cuerpo que proviene de una estructura individualista sociocultural, donde el cuerpo se separa cartesianamente del mismo humano, comprendiéndolo como un objeto que se posee y que se constituye como un ente autónomo de la sociedad e inclusive de sí mismo (Le Breton, 2002). Más bien esta teoría lo declara un sujeto de la cultura, en él se cristalizan las estructuras y relaciones sociales. Esto implica que como se percibe el mundo, las prácticas e incluso la anatomía están mediadas social y culturalmente (Csordas, 1999).

Se decide incorporar a esta Memoria las teorías que conciernen al cuerpo a raíz de dos posturas, la primera es que el ciclismo es inherentemente corporal, puesto que consiste en un ejercicio primordialmente, y para realizarlo se deben ocupar activamente los sentidos y el organismo en su totalidad. La segunda razón es que, los contextos socioculturales afectan los cuerpos y cómo estos se manifiestan y autoperciben, lo que habla directamente de las prácticas que estos efectúan dependiendo de su identidad. Nos permite entrever que el género puede condicionar el uso de la bicicleta, y no únicamente por el ejercicio que significa, sino que por el lugar en el que se posiciona el cuerpo, más aún en relación a los ordenamientos del sistema sexo-género que posibilitan acciones para un género y al contrario, niegan otras para el sexo contrario.

III. Construyendo caminos: abordajes metodológicos para comprender lo experiencial.

Toda experiencia y su análisis implica identificar al sujeto holísticamente, es decir cuerpo y mente, lo que permite comprender a la bici-movilidad como una experiencia en la que el cuerpo toma un rol protagónico, que encarna emociones, imaginarios y estructuras socioculturales. En concreto, las experiencias tienen la trascendencia requerida para lograr configurar la identidad personal y colectiva (Díaz, 1997).

En atención a los objetivos planteados en esta investigación, y a los eventos que se estudiaron se optó por utilizar la metodología de carácter cualitativo. Debido a que está permite comprender el fenómeno desde lo *emic*, es decir se interpreta desde los significados que las investigadas les otorgaron a sus experiencias, dando cabida a sus sentires y subjetividades. En esta perspectiva se da especial relevancia a la naturaleza socialmente construida de la realidad y a la relación estrecha que se establece entre el/la investigador/a y lo que se estudia, lo que igualmente implica reconocer que las limitaciones prácticas pueden moldear la indagación (Hernández et al., 2014). Asimismo, y en vista de que el estudio procura definir e identificar esferas que no son medibles en función de cantidades, números, intensidades o frecuencias, la metodología

cualitativa es reafirmada como la más propicia y la que brinda herramientas interpretativas capaces de alcanzar una mayor profundidad analítica.

En el marco del enfoque cualitativo se decidió incorporar la epistemología feminista, desde la teoría del conocimiento situado de Haraway (1995), donde se reconoce una visión parcelada de la realidad, la que depende directamente del lugar epistemológico, simbólico y físico en el que se posicione. La teoría de Haraway (1995) abre la posibilidad de negar la supuesta neutralidad investigativa exigida por el positivismo, y a partir de esto afrontar y consentir el sesgo político del estudio, lo que no implica un desmedro de la seriedad y validez del estudio (Denzin y Lincoln, 2011). Es indispensable evidenciar entonces, que este estudio se construyó desde un entramado de miradas, hablas y experiencias tanto de la investigadora y de las entrevistadas, por ende, sus identidades, historias, y subjetividades influyen los resultados obtenidos.

Por otra parte, es adecuado el empleo de metodologías cualitativas en respuesta del carácter exploratorio de la investigación, lo que se debe a la carencia de estudios de ciclismo urbano con perspectiva de género realizados en la ciudad de Santiago. El presente estudio apunta a dilucidar un fenómeno no definido, sin un abordaje a cabalidad y así realizar un desarrollo de las indagaciones en estas materias (Dankhe y Fernández, 1986). A su vez, las investigaciones revisadas han sido elaboradas en países desarrollados, los que ostentan condiciones socioculturales, materiales y simbólicas disímiles a nuestra capital y que sabemos es inoperante y erróneo intentar homologaciones, lo que nos obliga a generar una exploración desde este territorio para hallar sus particularidades.

1. Técnicas de recolección de información .

La recopilación de información se realizó mediante dos estrategias: Fotovoz y entrevista en profundidad, con el propósito de que cada técnica aporte datos distintos que se unan y contribuyan a construir una comprensión más amplia y completa del fenómeno en cuestión (Okuda y Gómez, 2005).

En primer término, se implementó la estrategia de fotovoz, una metodología de la etnografía visual que concede una cámara a la participante para que ella elabore un registro audiovisual. Se llevaron a cabo cinco filmaciones que capturaron los recorridos cotidianos que efectúan las colaboradoras en sus bicicletas y al concluir los trayectos realizados en conjunto en nuestras bicicletas, se realizaron entrevistas con el objetivo de precisar las razones, sentimientos y relevancias contenidos en los registros recopilados. Lo anterior, es decir, contar con el registro del fotovoz dio un nuevo insumo, más concreto de una experiencia, siendo una ayuda en poder iniciar los diálogos y además evitó suposiciones pues el diálogo posterior generó las aclaraciones-explicaciones

Otro de los beneficios del fotovoz es que, al habilitar a las entrevistadas a grabar sus recorridos, se ostenta la posibilidad de rastrear lo que ellas consideran relevante sin mediación de la investigadora. En coherencia, los videos no deben de ser vistos como

Simples registro de la realidad y entendiendo que las colaboradoras de este estudio cargan creencias, valores que absorben de su cultura y de su sociedad, considera que el lenguaje visual tuvo la autonomía de registrar e inclusive de transmitir las emociones de este grupo cultural. En ese contexto, las fotos tomadas por ellas mismas expresan sus intereses, idiosincrasias y sentimientos por el objeto fotografiado (Melleiro, 2005, p. 56)

El proceso de registrar imágenes tiene como fruto un distanciamiento del cotidiano, posibilitando la reflexión y permitiendo que las emociones y sentimientos cotidianas afloren de manera original y espontánea (Vaisman, 1999), y que así adquieran nuevos significados que pueden ser una síntesis de la realidad compleja.

El fotovoz surge como metodología óptima para los cometidos propuestos, dado que sitúa a las entrevistadas como protagonistas de sus conocimientos y no como meros objetos de acción, logrando empoderar sus voces y visión. Simultáneamente, esta estrategia actúa como un código que les permite exhibirse a sí mismas, al tiempo que pone de manifiesto sus preocupaciones en relación a problemáticas asociadas a su movilidad y proyectar las realidades políticas y sociales que inciden en su cotidianidad. En suma, es un marco de investigación donde la producción audiovisual se utiliza como herramienta de generación de información orientada al diagnóstico e identificación de estrategias y necesidades colectivas (Martínez et al., 2018). El fotovoz, nos muestra cómo es el fenómeno in situ, en la experiencia directa del mundo social, refiriendo los eventos importantes que pueden no ser percibidos de manera consciente (Taylor y Bogdan, 1992), por lo que afloran únicamente “arriba de la bicicleta”.

En colaboración con el fotovoz, se decidió aplicar entrevistas en profundidad, las que consisten en “reiterados encuentros cara a cara entre el/la investigador/a y los/as informantes con el objetivo de adentrarse en su intimidad y comprender la individualidad de cada uno” (Robles, 2011, p.39). Estos encuentros son dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los/as informantes respecto de sus vidas, construir paso a paso sus experiencias, angustias, alegrías, miedos y todo tipo de significancias relevantes. Esta metodología ayuda a acceder y comprender “su sentir, pensar y actuar de los sujetos sociales pertenecientes a determinados contextos biográficos, generacionales, de género y de clase” (Canales, 2006, p. 235). Las entrevistas en profundidad siguieron el modelo de una conversación sin jerarquía, por ende, se elaboraron en una relación horizontal y no en un intercambio formal de preguntas y respuestas. Concretamente se formularon preguntas no directivas, con un guion no estricto, sobre temáticas generales y se aprehende lo que es relevante para los/as informantes antes de enfocar los intereses de la investigación (Robles, 2011).

Las entrevistas en profundidad surgen como la herramienta ideal en atención a los objetivos planteados, los que se centran en la subjetividad de las investigadas, alcanzando la intimidad que se procura encontrar gracias a su carácter flexible y de compenetración psico-emocional, siendo capaz de recabar de manera profunda, reflexionada y con perspectiva el fenómeno de la bici-movilidad, mostrar pausadamente los sentires, y mostrar distintas temporalidades, e incluso evoluciones de las significancias.

2. Muestreo.

La muestra de esta Memoria agrupo un conjunto de criterios de inclusión para aceptar la participación de quienes colaboraron con ella, estos fueron:

- Género: Las participantes deben considerarse mujeres. Se debe comprender el género como un concepto socialmente construido y no biológico, que instaura un conjunto de creencias prescripciones y atribuciones que se instalan con el sexo como base (de Beauvoir, 1981).
- Territorialidad: Habitantes de Santiago, que las adscribió a una territorialidad y espacio-lugar común para todas las participantes.
- Edad: El rango etario se construyó siguiendo los lineamientos del Instituto Nacional de la Juventud (INJUV), el cual postula que la juventud abarca desde los 15 hasta los 29 años (INJUV, 2018). Se ha decidido acotar la edad, comenzando desde la mayoría de edad hasta 29 años. Escoger este segmento responde a que las personas adscritas a este rango etario cuentan con una subcultura generacional, al sostener experiencias y matrices de procesamiento similares (Sandoval, 2007), homogenizando la muestra.
- Responsabilidad de un otro/a: que no sea responsable de otro/a individuo/a ni en términos económicos, reproductivos ni sociales, dado que, como se ha analizado previamente en los antecedentes, esta característica se configura como un obstáculo para la utilización de la bicicleta.
- Movilidad o capacitismo: Las participantes deben contar con movilidad completa y se debe a que el ciclismo urbano depende de la destreza, habilidad física y de la buena percepción de los sentidos, es por esto que contar con una condición permanente que merme el movimiento sería un claro motivo de su no utilización.

La selección de las participantes se efectuó por medio de la estrategia de bola de nieve, que consistió en que, inicialmente la investigadora se vinculó con informantes que pertenezcan a comunidades de mujeres ciclistas. Posteriormente estas extienden la invitación a posibles participantes que cumplan con los criterios de elegibilidad ampliando el círculo de llegada de la divulgación. Lo que convierte esta estrategia en favorable, es que las participantes tienen una referencia de quien es la investigadora, facilitando una relación de confianza (Morgan, 2008).

Estrategia que fue propicia debido a la inexistencia de un padrón de las posibles participantes, convirtiéndolas en una “población escondida”. En pos de paliar el riesgo de capturar un “subconjunto sesgado de la población total de potenciales participantes” (Morgan, 2008, p.816), se optó por difundir la invitación al estudio, a través de varias agrupaciones lo más diversas posibles, para así obtener heterogeneidad de informantes. El llamado se efectuó por medio de redes sociales, la primera convocatoria se concretó por medio del grupo de WhatsApp “Pedaleras antipatriarcas”, y el segundo, por un grupo de mujeres de la red social Facebook, llamado “Amiga te llevó” durante el año 2022.

3. Instrumentos de análisis.

Apegándonos a los lineamientos de corte cualitativo de la investigación, surge como pertinente el uso de la teoría fundamentada, la que se basa en el interaccionismo simbólico, sosteniendo que es factible comprender la sociedad a través de la comunicación (Flores y Naranjo, 2013), postulando un proceso circular que se ve envuelto por una retroalimentación entre la producción del conocimiento y el análisis del mismo, dinámica que permite el ajuste constante de la metodología y del estudio completo.

La teoría fundamentada tiene como axioma que la construcción de códigos y categorías analíticas deben provenir de los datos expuestos y que sus significados deben ser dilucidados por las participantes en vez de una “preconcepción de hipótesis inferida lógicamente” (Flores y Naranjo, 2013, p.77), sosteniendo la importancia de la co-construcción de la información.

Como método basal para la interpretación de textos, entrevistas y registros se aplicó el análisis de contenido, entendida como una lectura provechosa de los insumos de información propiciados, al interpretar el contenido más allá de lo manifiesto (Andreu, 2002).

El análisis ejecutado se dividió en tres etapas coherentes con las propuesta por la teoría fundamentada. Una primera codificación abierta mostrando las predominancias entregadas por las participantes, posteriormente se efectuó la codificación axial, que reunía y reagrupaba según afinidades, para finalizar con explicaciones tentativas del fenómeno en cuestión, a este momento se le llama codificación selectiva (Flores y Naranjo, 2013). Para lograr este proceso de manera ordenada se utilizó el programa Atlas.ti 9, el que ayudó a sistematizar, estructurar y visualizar la información recolectada en las entrevistas, más, el análisis fue realizado totalmente por la investigadora.

4. Resguardos éticos.

Desde los cimientos de la Memoria se propuso un alto estándar ético en cada una de sus etapas, comenzando con adoptar los lineamientos de Agar (2004) de elaborar un problema de investigación con una fuerte preocupación cultural, que es dilucidado con el involucramiento de actores conscientes y empoderadas. De igual modo, se aseguró el bienestar holístico de las mujeres que accedieron a colaborar con la investigación, lo que implicó no exponerlas a ningún tipo de riesgo psicológico y minimizar la probabilidad de perjuicios físicos al mínimo -tomando en cuenta que la realización del trayecto en bicicleta cuenta con amenazas inherentes e inevitables-, prevaleciendo un ambiente ameno y seguro. Dentro de la misma línea, fue menester considerar la contingencia de la crisis sanitaria causada por el virus Covid-19, la que apremió a ejecutar resguardos al realizar las entrevistas como, por ejemplo, que tres de ellas se llevarán a cabo vía videollamada por medio de la aplicación *Zoom* en consecuencia de sospechas de contagio. Los trayectos de fotovoz fueron efectuados en un año marcado por su baja alarma sanitaria, por lo que no fue necesario tomar medidas preventivas.

Del mismo modo, todo detalle de la memoria fue transparentado a las participantes, para asegurarse de que comprendieran cabalmente en qué consistía sus objetivos, la metodología y el rol de ellas dentro de la investigación, otorgando instancias para responder toda interrogante que surgiera. Se enfatizó que la participación era plenamente voluntaria y se les aseguró que tenían licencia para retractarse en cualquier momento dado, situación que no acaeció. De la misma manera, se cumplió con la promesa de resguardo de identidad desde el anonimato. Con el objetivo de formalizar la consagración de los derechos de las participantes, se implementaron dos consentimientos informados, uno específico para cada metodología. Estos consentimientos incluyeron los aspectos mencionados anteriormente y mediante su firma se constató que las participantes estaban debidamente informadas, dispuestas a participar y aceptaban los medios propuestos de grabación, transcripción y fotografía. Estos documentos se encuentran en anexos 2 y 3.

La información recabada ha sido empleada exclusivamente en la Memoria y no ha sido difundida en ningún otro medio y menos aún con propósitos comerciales.

En última instancia, y apegándose a los preceptos feministas, los que abogan por la horizontalidad de las relaciones entre investigador/a y participantes, a la par del rechazo categórico a la extracción y expropiación de conocimiento (Eichler, 1997), esta investigación fomentó la devolución y reciprocidad con quienes apoyaron el estudio, primeramente, se hizo entrega de los resultados destacados del estudio para lo cual se escogió indagar en qué retribución se presentaría como ideal para las participantes, guiándose por sus opiniones y no anteponiendo las ideas de la academia de lo que constituye una retribución justa. En tres casos consistió una invitación a una comida, en otros tres fue un curso introductorio de reparación de bicicletas, en dos se les invitó a un bebestible y finalmente dos participantes se negaron a recibir ningún tipo de retribución.

IV. “A mi bici le puse la negrita, la negrita compañera”: Narrativas sobre experiencias y sentires dentro de la diada ciclista-bicicleta.

“Ya verás cuanto tenga una bici”
(al-Mansour,2013)

Este capítulo tiene como objetivo presentar las voces de las ciclistas que fueron parte de esta investigación, dando cuenta desde el conocimiento situado el conjunto de experiencias y sentires de las mujeres jóvenes, sin problemas de movilidad que se movilizan en bicicleta por la capital. Para ello, se expondrán las narraciones desde un horizonte coral, donde la prioridad es identificar su actuar en torno a tener y andar en bicicleta, evidenciar quiénes son y cómo conciben esta actividad, para finalmente exponer las sensaciones que les provoca moverse por la ciudad desde el pedaleo.

El hilo conductor del presente capítulo son las experiencias que se promueven desde diez narrativas femeninas, las que se construyen desde una re-escritura de las voces de estas personas, dando a conocer relatos coincidentes, sintonías, aristas y puntos en común que se cruzan y generan como una nueva composición plural. Se debe destacar y reiterar que cada sujeto y relato constituye una realidad singular. No se pretende

homogeneizar, sino más bien, se busca dilucidar intersticios que, sin lugar a dudas, aportan perspectivas enriquecedoras. Así las voces acá reunidas que señalan libertades y miedos adquieren un ritmo o tonalidad común, más nunca pierden su particularidad. Por el mismo motivo, se optó por titular cada relato con el nombre de la ciclista y como bajada se apuntará la respuesta que cada una de ellas entregó ante la consulta “cuando ando en bicicleta, yo soy...”, esta estrategia posibilita entrever la intimidad que poseen en el vínculo con sus bicicletas, el que trasciende de ser un simple vehículo o medio de movilidad.

En vista de que son las experiencias asociadas al ciclismo urbano las que construyen los relatos y emociones aquí cernidas, se torna imprescindible elaborar una definición y entramado teórico que esclarezca lo que es una experiencia. Para aquello se adopta el postulado de Turner (1972), el que respalda que las sujetas son seres con agencia, despiertas y que toman parte activa de la construcción de su realidad social a través de sus experiencias. Bajo esos marcos, la experiencia es una pieza básica de la realidad cotidiana de las sujetas, la que no puede ser amorfa, dado que se organiza a través de relatos, narrativas, dramas sociales y *cultural performances*, y sobre todo desde el lenguaje, en tanto institución y como proceso social, cultural e histórico (Turner, 1972). Los relatos experienciales nos entregan una ventana privilegiada para observar la realidad propia y única, así como para comprender cabalmente las formas culturales de vida de las ciclistas capitalinas.

De igual modo, se empleó el concepto de producción de subjetividad (Bleichmar, 2004), el que manifiesta que la manera en que se conforma la singularidad se halla en el cruce de narrativas provenientes del entramado social y experiencias personales, donde existe una negociación entre ambas partes para generar la subjetividad propia.

Lo anterior nos invita a identificar nuevamente a nuestras interlocutoras como agentes activas de la construcción de su realidad y de sujetas con agencia que pueden revertir idearios, luchar por beneficios contraculturales y negociar entre los/as usuarios/as de las vías, sus miedos y sus propios beneficios y ansias de libertad, asociadas al patrón de movilidad que ejercen por medio de la bicicleta. Sumado a la incorporación de los algunos aspectos de la teoría del actor red, que abandona la noción dicotómica entre objeto y sujeto, y promueve una semiótica relacional que incluye a todos los actantes comprometidos en cada situación, ya sean humanos o no-humanos, tales como la bicicleta, la infraestructura y accesorios que componen el colectivo (Latour, 2008).

Patricia: “Cuando ando en bicicleta yo soy... libre, me encanta”.

Patricia se contacta con la memorista por medio de la red social *Instagram* después de que una informante le enviara el afiche de la investigación. Ella es una estudiante universitaria de 22 años que reside en Quinta Normal. El jefe de su hogar es su padre, quien se desempeña como mueblista. Aprendió a conducir bicicletas a los cuatro o cinco años, lo que ella considera desde muy pequeña. En su infancia montó una bicicleta rosada con ruedas de entrenamiento por el pasaje inclinado de su abuela, motivada por la diversión y la sensación de gravedad cero que experimentaba en su estómago. Desde los diez hasta los quince años cesó su uso, dado que no contaba con un ciclo propio,

retomando el pedalear a los dieciséis, gracias a que su padre le regaló una bicicleta de paseo la que ella, a pesar de apreciarla fuertemente por su valor emocional, le parece poco práctica debido a su gran peso. En noviembre del año 2021 adquirió su primera bicicleta híbrida⁸, la cual fue elegida y costada por ella misma, lo que le proporciona una estima incomparable, posicionándola como su bicicleta favorita a la que cuida con demasía. Comenta que ha estado intentando bautizarla, sin embargo, hasta el momento no se ha convencido por ningún nombre. El hecho de nombrar un artefacto no es fortuito, sino que supone su evolución de sustantivo común a propio, es decir alcanza la unicidad y con aquello un estatus y valor superior al resto de los objetos.

Estos detalles dejan entrever que, para Patricia, al igual que para otras entusiastas del ciclismo urbano, es fundamental la existencia de la bicicleta propia, es decir que ser dueña del artefacto, no sólo confiere una sensación de idoneidad para el propio cuerpo, sino que igualmente insta una emoción de pertenencia profunda que induce a empujar los propios límites físicos y mentales. Latour (2008), desde la teoría de la agencia de los artefactos, sostiene que los artilugios generan y contienen agencia, inclusive defiende que no existe una disimilitud de agencia basada en el estatus ontológico de los autores, por lo que invita a efectuar un análisis simétrico de los nodos humanos, naturales y artificiales. En coherencia, se defiende la perspectiva de que la interacción con los individuos resulta inherentemente imposible, sino que, en todo momento, se lleva a cabo a través de complejas redes que incluyen tanto agentes humanos como no-humanos (Latour, 1991). Esta concepción decanta en que las entrevistadas no son individuos sobre una bicicleta, más bien, se genera un agente nuevo, una diada ciclista-bicicleta, en otras palabras, la ciclista se conforma necesariamente de la conjunción ciclo-mujer: “Es el ensamble [persona+arma] el que produce un asesinato, y no la persona sola” (Parente, 2016, p.143). Dicho de manera simple, la acción no es una condición humana, sino que es una empresa de asociación de actantes. La relación agencial entre las dos partes es la que permite un actuar y sentir, lo que esclarece la estrecha relación que Patricia declara; y coherentemente la intención de bautizar la máquina, reiterando el desdibujamiento de la jerarquía agencial humano/ no-humano.

Para Patricia esta modalidad ha significado una aventura ya que el ciclo ha sido su compañero constante en viajes paulatinamente más prolongados. Sin embargo, considera que se ha embarcado en trayectos relativamente cortos hasta el momento, y anhela “ir desbloqueando distancias cada vez más largas” (Minuto 16:50). A pesar de su gran entusiasmo, la estudiante es una usuaria más asidua del transporte público, a causa de que debe enfrentar un conjunto de inconvenientes, iniciando con que trabaja vendiendo mercancías, lo que implica que a menudo acarrea varios objetos; del mismo modo, frecuentemente es acompañada por su sobrino, al que prefiere no portarlo en el ciclo debido a la posibilidad de accidentarse. A las adversidades se le suma la contingencia de verse en la necesidad de trasladarse de madrugada o posterior al ocaso, situación que evalúa como altamente arriesgada, especialmente si es que implica viajar distancias mayores a cinco o seis kilómetros. Este temor nace gracias a que ella considera que esos son horarios de robos con intimidación y siniestros de calidad

⁸ Se refiere a una clasificación de bicicletas, las que cuentan ambas con características de bicicletas de montaña y de ruta, lo que las convierte en más versátiles.

patriarcal, por lo que, ante tales circunstancias, opta por el transporte público o abstenerse de abandonar su hogar.

En cuanto a los beneficios del artefacto, ella destaca su velocidad, su coste económico, su benignidad hacia el medio ambiente y principalmente la independencia y alegría que le otorgan, en sus palabras: “Preferiría tener ruedas todo el tiempo” (Minuto 27:06). Al contrario, las desventajas que identifica son que le produce gran temor que la posibilidad de que la atropellen o la ataquen, lo que le genera frustración puesto que juzga que la única solución factible es restringir sus viajes, horarios y libertad. Señala que gran parte del motivo de su aprehensión son los discursos sobre los riesgos que ha escuchado constantemente, es decir el temor generalizado que es inculcado a las mujeres. Igualmente añade a sus motivos un accidente que presencié en la ciclovía de Av. Portugal, el que involucró a un ciclista y un bus de transporte público. Cree que este recelo constante le merma considerablemente la movilización tranquila y gozada, situación que ella pugna por revertir. Se puede evidenciar como, en el registro otorgado, surge la teoría de la percepción social del riesgo, debido a que lo que le conmueve no es el resultado de un cálculo racional de la probabilidad de vivenciar un siniestro, sino más bien, ella considera que ciertas situaciones son riesgosas e inadecuadas – o que la probabilidad de accidentarse es alta- gracias a imaginarios traspasados e instalados en relación a su género (Butler et al., 2019, p.9).

Ahondando en la pugna interna de Patricia por revertir sus sentires, ella nos comenta que una de sus actividades favoritas es deambular en bicicleta, deleitándose de la soledad, y aprovechando de avanzar a su ritmo y de visitar los sitios que a ella le apetezcan. Manifiesta que por medio de esta actividad logra reconocer de manera novedosa la ciudad, aprehende y captura otro Santiago; y defiende que este proceso únicamente es posible en soledad, a pesar de que sostiene que su andar es más seguro si lo hace acompañada. Es decir, para la ciclista, al igual que para las primeras precursoras del ciclo, *la flaneríe* es vital para habitar la ciudad, ya que, a través de sus deambulaciones, se reconoce la ciudad de una manera íntima y personal (Elkin, 2017).

A pesar de que *la flaneríe* podría entenderse como una acción sin mayor complicación, las mujeres han sido históricamente negadas a realizarlo, conforme ha estado reservado para hombres burgueses (Elkin, 2017). Por consiguiente, que una mujer decida llevarlo a cabo es rupturista en los siguientes tres flancos. La ciclista-*flanierie* puede conectar con su territorio de manera profundamente íntima y así encontrar la belleza en lo cotidiano y ordinario (Elkin, 2017), alcanzando a reconocerse a sí misma como parte de la urbe, e incluso como una amiga de ella, ejerciendo por sus propios medios el derecho a la ciudad (Pérez y Gregorio, 2020). Simultáneamente, el utilizar ociosamente las calles dentro de la condición de fémmina implica una apropiación y empoderamiento, convirtiéndose en una declaración política sobre dos ruedas, esto constituye un acto audaz de tomar una actividad tradicionalmente masculina y ponerla al servicio del disfrute de los marginados.

Asimismo, *la ciclista-flaneríe* es rupturista en tanto demanda tiempo de ocio propio, acción que igualmente es coartada para las mujeres, puesto que, como estipula la Comisión consultiva de Emakunde del Instituto vasco de la mujer: “Las mujeres están abocadas a ocupar la mayor parte de su tiempo en hacer posible el tiempo de las otras

personas. Tal es la responsabilidad que asumen que muchas mujeres no consideran siquiera que puedan tener un tiempo propio” (2002, p.89).

Es relevante añadir que esta actividad la ejecuta en soledad, lo que radicaliza la noción de autocomplacencia, instalando una lógica de placer e independencia que desobedece el mandato patriarcal hacia las mujeres de estar perpetuamente en función del servicio de otros en una reverencia sacrificial, despojándose del sentido de su propia vida (Lagarde, 2005). El énfasis en el ocio descansa en que este tipo de actividades conforma un derecho básico gracias a los beneficios personales -físicos y mentales- y comunitarios, tales como el que permite desarrollar la personalidad, aumentar la energía y la implicación comunitaria (Comisión consultiva de Emakunde del Instituto vasco de la mujer, 2002).

Las dinámicas de placer que disfruta Patricia logran desafiar las lógicas capitalistas en vista de que, al experimentar la ciudad con una perspectiva renovada y viajar a diferentes ritmos, tensiona el imperativo impuesto por dicho sistema, que promueve el uso del tiempo en términos de eficiencia, eficacia y productividad (Fernández, 2013). Esto es puesto en escena cuando la estudiante platica como persigue la rapidez para adquirir una sensación de aventura, libertad y goce, mas no para arribar expeditamente.

Hilando más fino podemos entrever que, dentro del ciclismo de Patricia, se halla un anhelo cumplido de ocio personal autoprovocado, el cual es obtenido por medio de sus piernas y entregado por la bicicleta. En otras palabras, el artefacto se constituye como un objeto de satisfacción, a saber, un dildo como lo inscribe Preciado (2016). La bicicleta se posiciona como un artefacto inanimado que genera placer y por ende, excede y escapa de la categoría cosa.

Patricia sostiene que la bicicleta le ha impulsado a conocer las normas implícitas de la vía pública y a memorizar su trayecto; lo que ha devenido en que sea capaz de estar extremadamente consciente de lo que ocurre a su alrededor y simultáneamente automatizar sus acciones, esto le permite entrar en un estado meditativo de sintonía motriz y psicológica, experiencia que la estudiante describe como sumamente placentera. Este fenómeno es descrito por el periodista Juan Carlos Kreimer en su libro “Bici Zen, ciclismo urbano como camino” (2013), en el que puntualiza los diversos beneficios que concede la meditación activa, como la mejora de la memoria, aumento de la capacidad de atención, mejora de la estabilidad emocional y disminución de los niveles de estrés, entre otros. Vale decir, la bicicleta y su uso le proporcionan instancias de reconocimiento del entorno, especialmente de su recorrido, implicando el logro de un ejercicio de reflexión-meditación e incluso de autoconocimiento; en suma, montada en la *bici* se construye un espacio de tranquilidad y descanso de la vorágine: “el moverse te conecta contigo” (Kreimer, 2013, p.57).

Vinka: “Cuando ando en bicicleta yo soy... única”.

Vinka se contactó luego de recibir el afiche de la investigación por *Facebook*. Estudia pedagogía en historia y tiene 22 años, ella es la jefa de su hogar en la comuna de Las Condes, el que comparte con sus 2 hermanos mayores, los cuales igualmente están

cursando estudios superiores. La joven fue instruida en conducir bicicletas por su hermano mayor y asegura que fue un proceso que le resultó dificultoso, puesto que debió dedicar años para poder mantener el equilibrio sin ruedas de entrenamiento. Narra que tan solo se montó al ciclo de manera recreativa entre los 8 y los 10 años, tierna edad a la que ya divisaba inequidades de género, al ver como sus hermanos varones realizaban esta actividad con facilidad, lo que le provocaba incontenible frustración. Es importante señalar que no practicó ningún tipo de deporte con regularidad ulterior al abandonar la bicicleta. Luego de 8 años -es decir en el 2018- reemprendió el pasatiempo en cuestión, gracias al incentivo de su novio del momento, quien es un ciclista empedernido. Sin embargo, le tomó una considerable cantidad de tiempo retomar la confianza al pedalear, sumándole el contratiempo de que es propensa a frustrarse por no demostrar un buen desempeño físico, es por esto que tan solo desde el año 2021 ha sido constante en su adscripción al ciclismo urbano. Gracias a esta experiencia, se avizora la importancia de realizar deporte desde una edad temprana para facilitar establecer determinación, destreza, agilidad y seguridad en el manejo corporal (Acosta et al., 2015), agregando la confianza en la propia capacidad física, así como a la sensación de dominio corporal y de manejo eficaz de objetos (Iso-Ahola y Coleman, 1993). Todas necesarias para una conducción segura y gozosa de los ciclos.

Este fenómeno implica que, a partir de la adolescencia, las personas encuentran más desafíos al involucrarse en actividades físicas o deportes si no tuvieron experiencia durante la infancia. Lo que pareciese ser un círculo vicioso que ataca preferentemente a las mujeres en la población chilena, como lo demuestra la encuesta “Igualdad de género en el deporte: el desafío de fomentar la autoestima y liderazgo en las niñas” (Organización de las Naciones Unidas Mujeres [ONU mujeres], 2018), al exponer que dentro de la población comprendida entre los 10 a 17 años, se observa que el 96% de los varones practica deporte regularmente, en comparación con el 74% de las féminas, brecha que se acentúa a medida envejecen. Nuevamente mostrando la lógica binaria que se instala en la práctica deportiva desde las coordenadas sexo-genéricas.

Vinka expresó que, con su bicicleta, la “Churrasquita”, puede viajar, oler, sentir y observar la ciudad en detalle. Asimismo, tiene la posibilidad de detenerse brevemente cuando estima conveniente, como, por ejemplo, para acariciar un perro o descansar en un parque. Esta idea manifiesta que, para la ciclista, el ciclismo urbano le abre las puertas a “viajar por la ciudad” en vez de atravesarla, como sucede con el transporte público, lo que agradece fervientemente. Viajar por la ciudad implica, en primera instancia que al desplazarse se familiariza la ciudad en cuestión, e inclusive permite descubrir paisajes, sectores y edificios entre otros, es decir que vincula al/a sujeto/a con el medio (Gehl, 2013).

Por otro lado, para la participante es hondamente significativo que la bici-movilidad sea impulsada por su propia fuerza y determinación: “-Imaginando un diálogo que tendría con su bicicleta- “Aquí estoy, si te queri” ir agárrame y nos vamos y weon pico nos vamos donde quieras y te voy a apañar, pero depende de ti”. Creo que eso es muy bacán” (Minuto 28:10). Del mismo modo, ella no cuenta con los medios para costear un vehículo privado, por lo que la bicicleta es ideal, en vista de que converge rapidez, bajos precios y autonomía. Finalmente se siente completamente acompañada por su ciclo “Típico

pasa un auto -muy cerca- y te afirmas de la bici, en ese momento no solo me estoy afirmando para no caerme, es como por favor no NOS⁹ pase nada,” (Minuto 16:35) -

Con las declaraciones expuestas, la estudiante patentiza que desde su perspectiva hay una relación íntima y sumamente fuerte con el objeto/bicicleta, a la que le atribuye características humanas, inclusive ella denuncia que: “Me da pena pensar en venderla... pensar que no exista en mi espacio, más allá de si la uso o no, como que esté en las manos de otra persona” (Minuto 14:51). Esta circunstancia, según la investigadora Karly Coleman (2015), es extremadamente común, a tal nivel que el 87% de los/as ciclistas entrevistados/as en su estudio denunciaron tener una conexión emocional con su bicicleta. Los motivos que se atribuyen a este fenómeno coinciden con los expuestos por Vinka, ya que las experiencias positivas obtenidas de su uso, sumado a que el artefacto provee una sensación de independencia y competencia, refuerza el sentido de sí misma y de pertenencia con el territorio que habita, dando paso a formar parte de su identidad.

La teoría del giro afectivo introduce una propuesta que igualmente entrega lineamientos para esclarecer tales eventos, está identifica que la acción simbólica de bautizar el objeto inanimado más bien señala cómo la relación uso del artefacto está rebosante de sensaciones-experiencias placenteras y empoderantes, lo que genera un proceso de dilución de la relación persona-objeto, proyectando un vínculo que se basa y se forma en lo emocional. En consecuencia, las acciones, dinámicas y lógicas concernientes al ciclismo son guiadas primordialmente por afectos y no por lógicas positivistas como lo sería un motivo meramente práctico (Ahmed, 2015). Una demostración de esto es que la joven expone que su estrecho vínculo emocional con “la Churrasca” le impulsa a utilizarla más, e inclusive a arriesgarse a hacerlo en situaciones que le son ciertamente intimidantes; es por este atrevimiento que se puede afirmar que los afectos exceden prohibiciones sociales e imaginarios culturales y que incluso pueden llegar a reformarlos (Sedgwick, 2003).

En concordancia con lo expuesto previamente, la participante enfatizó la naturaleza altamente hostil de Santiago para el ciclismo urbano, denunciando la inexistencia de áreas designadas específicamente para ciclistas, lo que resulta en su exclusión de todos los espacios: En las calzadas, son desplazados/as por los automóviles, y en las veredas, por los/as peatones/as. Además, señaló que las ciclovías presentan deficiencias de manera integral.

Carolina: “Cuando ando en bicicleta yo soy...feliz, libre”.

Carolina se acerca a la investigación gracias a que una informante perteneciente a la agrupación “Pedaleras antipatriarcas”, le envió el afiche por medio de *Instagram*. Ella es una estudiante de maquillaje de 25 años que habita en la zona precordillerana de la comuna de La Florida, junto a su hermana y su madre, siendo ésta la jefa de hogar, además de ser profesional del área de cobranzas de una empresa. Su padre le enseñó a montar bicicletas a los 6 años y dice tener muchos buenos recuerdos de su primer

⁹ La palabra “nos” está escrita en mayúsculas con el objetivo de dar a entender el énfasis que la participante dio discursivamente.

ciclo. Pese a esto, su relación con la bici-movilidad inició el año 2016, puesto que ingresó a la universidad y por primera vez residía cerca de su institución de estudio. Ese mismo año adquirió su bicicleta actual “la Negrita”, una híbrida de color negro con suspensión, aspecto indispensable para su tranquilidad gracias a que considera que es “Súper bruta para andar en bici” (Minuto 04:45). Sostiene que con su ciclo comparte una profunda sensación de compañerismo y apego emocional debido a las actividades y emociones positivas que le facilita. Consecuentemente desde que inició la actividad, ocasión que describe como “iluminadora”, no ha detenido su uso ni siquiera por lesiones, tal convicción se debe a que considera que el ciclismo urbano es el transporte óptimo, ya que le otorga salud física y ahorro económico simultáneamente.

La joven asevera que procura trasladarse siempre en bicicleta y en los casos que no selecciona dicho vehículo, termina arrepintiéndose. Esto ha desencadenado en que, de ser imposible arribar en bicicleta a su destino, prefiere abstenerse de ir. Tal vehemencia le ha empujado a recorrer en promedio 32 kilómetros diarios, lo que conquista en tan solo 2 horas, siendo quien viaja mayor distancia cotidianamente. A pesar de ello, confiesa que cuando decide ampliar su límite de distancia, inevitablemente desconfía de sus capacidades, prejuicio que debe de acallar conscientemente y aventurarse sin más preámbulos: “Es como más el miedo a tirarse más que el no poder hacerlo, mientras sepas ir a tu ritmo y tengas todo lo que se necesita para sobrevivir, ya está” (Minuto 22:45). Representación de esto es el deseo de la entrevistada por recorrer la Carretera Austral de Chile, destino reconocido de cicloturismo¹⁰ y, a pesar de contar con un nivel físico competente, se auto posiciona como incapaz de emprender dicha ruta: “Me encantaría llegar a ese nivel... lo encuentro a un nivel cuático¹¹, me encantaría, o sea ojalá pueda” (Minuto 22:30).

Sus frases demuestran que la confianza y la autopercepción no son necesariamente objetivas ni directamente proporcionales a logros y capacidades aprehensibles, dicho de otro modo, a pesar de que la ciclista se encuentre completamente calificada para cierta actividad -en este caso un recorrido de mayor distancia-, es susceptible a ser invadida por pensamientos y sensaciones de incapacidad, frustración y miedo al fracaso; lo que se condice con una serie de estudios de mujeres deportistas, las que presentan niveles de autoconfianza bajos en comparación con sus niveles “objetivos” y con sus pares masculinos (Fradejas et al., 2017).

Pese a esto, Carolina procura que nada impida su movilización en bicicleta, ni la distancia, ni la hora, ni los miedos, dado que manifiesta que todo aquello son trabas mentales, arrojando luz sobre la importancia de la fuerza mental dentro del ciclismo urbano. La fortaleza mental consiste en un conjunto de habilidades, que reunidas ayudan a “controlarse perceptiva, cognoscitiva y emocionalmente ante las situaciones estresantes” (Hernández, 2010, p.15), lo que lógicamente mejora el desempeño deportivo con creces, rompiendo con la comprensión simplista de que el ciclismo urbano implica únicamente capacidad física.

¹⁰ Se entiende cicloturismo como: actividad recreativa y no competitiva que combina la actividad física y el turismo. Consiste en viajar en bicicleta visitando los lugares que se encuentra uno a su paso.

¹¹ Cuático -palabra de la jerga chilena- en esta frase hace referencia a un nivel exacerbado o muy alto.

Al evaluar los factores que contribuyen a la escasa presencia de mujeres ciclistas en el entorno urbano, resulta crucial tener en cuenta la ulterior reflexión. Esto se debe a que la población femenina suele experimentar una autopercepción negativa de sus capacidades, lo cual obstaculiza la serenidad en situaciones estresantes y la construcción de determinación y confianza frente a nuevos desafíos (Fradejas et al., 2017).

Para la estudiante, los riesgos relacionados al ciclismo urbano son divisibles en tres, el primario es la violencia y agresividad con la que los/as automovilistas y choferes de buses conducen, llegando a expresar que “Ni cagando¹² iba a tomar Vespuccio... porque que miedo las micros, los autos, el flujo brigido¹³”, (Minuto 09:10). Es por esto que evita transitar por grandes avenidas. En su lista de escollos igualmente se encuentra la eventualidad de un accidente provocado por el pobre estado de la calzada. Su última preocupación es la posibilidad de ser atacada o asaltada, no obstante, Carolina reflexiona que este riesgo no es adjudicable a la bici-movilidad, debido a que estos ataques, en su mayoría de naturaleza patriarcal, ocurren gracias a su condición de mujer, y no a causa de estar conduciendo un ciclo: “Siento que esas situaciones no es tanta la diferencia con la que me parecería si anduviera a pie, como que es peligroso nomas, porque soy mujer (risas) *cachai*, solo soy una mujer en bici” (Minuto 16:30). La conjetura de que uno de los mayor obstáculo que enfrenta la población femenina ciclista son las agresiones patriarcales (Lubitow, 2017) es reiterada por cuatro participantes. Y que para ellas el riesgo de ser violentada se vive en la totalidad de medios de transporte, y que inclusive el ciclismo urbano se posiciona como uno de los más seguros en virtud de que entrega diversas oportunidades de escape y defensa, lo que será indagado posteriormente. Gracias a esto se le da un nuevo vuelco a la investigación, entregando indicios de que el enfoque no debe ser únicamente el acoso callejero o abuso sexual, sino más bien las dificultades que corren todos/as los/as ciclistas y que, sin embargo, afectan y restringen en mayor medida a las ciclistas.

Otro aspecto definitorio de Carolina es que ella invierte los imaginarios sociales al considerar que es más seguro optar por la bici-movilidad en sus trayectos nocturnos: “Me siento más segura en situaciones inseguras andando en bici... -porque puedo pedalear escaparme de un weon o no sé, tirarle la cleta¹⁴ encima y salir corriendo” (Minuto 13:17). Se postula que existe una transposición de imaginarios dado que es contemplado popularmente que montar bicicleta en situaciones expuestas -tales como la noche- es sumamente peligroso, gracias a que las mujeres son consideradas como blancos susceptibles a ataques. Estas conjeturas implican que los imaginarios son, como bien dice su definición, constructos sociales y por ende son modificables, lo que deviene en la importancia de no naturalizar la actual situación ciclista para así dar cabida a la crítica y al cambio.

Por último, la estudiante fue la única persona que considera que el ciclismo urbano implica una preocupación y esquema mental particular, en vista de que debe tener en

¹² Expresión de la jerga chilena que significa de ninguna manera.

¹³ Chilenismo que se refiere a de manera exacerbada o que representa un peligro.

¹⁴ Abreviación de bicicleta al igual que bici.

cuenta una cantidad superior de factores y tareas a realizar en comparación a los/as usuarios/as de otros medios de traslado. Un ejemplo, es la cantidad de ropa que debe portar a raíz de la transpiración. Este aspecto del ciclismo le desagrada y dice provocarle estrés, aun así, lo considera un precio ínfimo a pagar por la independencia que el ciclismo urbano le concede. Aquella consideración nos hace cuestionarnos sobre cómo largos trayectos presentan un mayor sentido de molestia, de tal forma que la bicicleta no es únicamente objeto de recreación, sino que conlleva matices, complejidades y desazones: “No es que el transporte no lo sea -agradable-, pero igual tengo un objetivo que cumplir, como que no es sólo por el placer de andar” (Minuto 11:28). De esta manera, para la floridana la bicicleta es una herramienta que le posibilita viajar relativamente libre en horarios y trayectos que por otros medios sería inasequible y simultáneamente, significa una frontera que delimita su territorio y por ende los barrios a conocer/habitar, explicitado en la cláusula “De hecho era una meta que tenía hace mucho tiempo, moverme en bici todas las veces que sea posible, así que si no puedo o no voy es porque es imposible” (Minuto 10:07).

Esto denota que la ciclista conforma/delimita su territorio desde lo que la diada mujer-bicicleta permite. En este sentido, el territorio es una definición tanto física como metafísica y refiere a aquella geografía que, al ser transitada e interactuada adquiere un uso que se extiende a lo afectivo y simbólico (Moraes, 2015), que implica el desarrollo de un proceso de apropiación en el que se ciernen valores identitarios, sueños y mensajes que contienen sentido (Claval, 2002; Ther, 2012). Desde el feminismo comunitario se comprende que en el territorio es donde se reproduce y sostiene la vida, el que ha sido menoscabado y mermado por el patriarcado y el capitalismo, dañando especialmente a los cuerpos feminizados (Cabnal, 2010; Migliaro et al., 2020). A pesar de ser expuesto en este caso de manera un tanto distinta, se logra apreciar como para Carolina la bici-movilidad representa un aspecto importante de su vitalidad, la que solamente puede ser emprendida en su territorio, el cual es moldeado por la lucha entre el patriarcado-capitalista, que pretende que ella no utilice ni se apropie del espacio público (Fraser, 1993); y por el contrario, su respuesta rebelde, se asemeja a los postulados de las mujeres indígenas las cuales mantienen una pelea cotidiana por la vida.

Finalmente cabe explicitar que los territorios son el resultado de la construcción de conocimiento, lo que es visible en este caso, en vista de que los espacios que ella domina y reconoce son los que comprenden su mapa mental de lo posible y seguro, lo que supone que si bien existen territorios y mundos que exceden el propio, estos son “imposibles”, ya sea por hora, peligro o distancia. La bicicleta es por tanto una creadora y facilitadora del mundo, y al mismo tiempo una frontera.

Javiera: “Cuando ando en bicicleta yo soy... libre”.

Javiera decide participar en esta Memoria cuando recibe el afiche informativo por medio de *Facebook*. Es estudiante de artes visuales de 24 años y vive en la comuna de Peñalolén, específicamente en la zona precordillerana, con su hermano, su novia y su padre, el que es el jefe de hogar y se ocupa siendo ingeniero civil. Ella aprendió a andar en ciclo a los 8 años y rápidamente se percató de la falta de entusiasmo de sus padres

porque ella anduviera en bicicleta, significándose por ello, como una actividad que cristaliza un acto de rebeldía. De manera similar, desde la perspectiva de Javiera, utilizar ruedas de asistencia era una suerte de engaño, dado que implicaba pasividad y falta de dominio, características contrarias a las del ciclismo.

Nos relata que solitariamente se aventuró a aprender a montarla sin ningún tipo de apoyo, lo que estimo como emocionante y bonito. A este aspecto de rebeldía se suma el que ella no cuenta con cercanos/as que se movilicen en bicicleta a excepción de su pareja y ocasionalmente su padre, lo que supone una falta de referentes, situación que le aumenta su sensación de osadía. Dentro de este trazado narrativo podemos entrever la relación del ciclo con el empoderamiento y la autoestima (ONU Mujeres, 2018) que dibuja un acto de transgresión entendido desde el existencialismo de Beauvoir (1981), dado que se presenta una acción que abre la libertad al oprimido que, al intentar estallar la continuidad de la situación dada, le convierte en un ser que se quiere libre. Por consiguiente, en este caso la bicicleta no se posiciona como un mecanismo de traslado, sino como una máquina y símbolo de la libertad (Abellón, 2016).

Javiera enuncia que en un inicio concebía andar en bicicleta como un juego, por lo que, al envejecer y cesar de jugar, abandonó este deporte, para luego retomarlo como ciclista urbana el año 2021 gracias al impulso de su pareja, quien es una ciclista asidua. Desde esta trayectoria vital se demuestra que para ella el ciclismo recreativo es un juego, y que los adultos no juegan, privándose de los beneficios de dicha actividad.

A pesar de que la estudiante prefiere movilizarse sin motores, esta intención le es dificultada cuando debe cargar con grandes objetos, situación recurrente en virtud de la carrera que cursa y que le apremia a optar por el transporte público. Del mismo modo, denuncia que le es constantemente inoportuno residir en una zona de gran altitud, puesto que debe transitar tramos con fuerte pendiente incluso para realizar tareas sencillas y cotidianas, situación que esporádicamente la detiene de montar su querida *c/eta*. Lo que indica sobre la relevancia de la geografía en la experiencia ciclista, la zona oriente, al ser mayoritariamente precordillerana, desafía irremediablemente a pedalear en desnivel, lo que representa un esfuerzo físico mayor. En otras palabras, la experiencia ciclista es localizada y en esta ocasión la geografía se presenta como un límite y obstáculo. Esto es exacerbado por la expansión no planeada y apresurada de la ciudad, la que no considera la bici-movilidad y con ello impulsa el tránsito de vehículos motorizados, mantiene las calzadas mal pavimentadas y genera una deficiencia en el sistema de transporte público.

Pese a lo anterior, Javiera adjudica diversos y abundantes beneficios al ciclismo urbano, iniciando con la rapidez y la independencia, la libertad de movimiento y velocidad ajustable, permitiéndole apreciar mejor la belleza y estética de su entorno. Aunque lo que más le agrada es lo económico que le resulta, agregándole su practicidad: “Matas dos pájaros de un tiro, o sea a veces no tengo tiempo, o no me organizo lo suficientemente bien como para hacer ejercicio, entonces aprovecho de transportarme y hacer ejercicio” (Minuto 23:30). Por último, identifica que en ella puede calcular con mayor precisión sus tiempos de traslado, a causa de que no depende directamente de factores externos como lo son los atascos de tráfico o los atrasos de los buses del transporte público.

La estudiante se considera ciclista, dado que defiende que la categoría identitaria depende del gusto por el artefacto y por preferirlo por encima de otros modos de transporte y no por la capacidad física que se tenga, la distancia recorrida, o incluso por la constancia y menos aún, por parámetros competitivos, que se le suele adjudicar.

Su testimonio registró una explicación contundente sobre la conexión que ha desarrollado con sus bicicletas, las que describe con lujo de detalle tal como si fueran personas, asegurando que cada una cuenta con su propia personalidad. Iniciando con su *mountain bike*, la que “Era dura, era buena... no le pasaba nada nunca” (Minuto 06:32), para posteriormente renovarla por una bicicleta rutera, con la que declara haber encontrado el verdadero amor, especificando que el haberla elegido fue lo que la conformó en un objeto tan peculiar y añorado. La bautizó “Miley” en honor a una de sus artistas favoritas, Miley Cyrus, a causa de que para ella su *bici* “Es muy querida, es como adoptar una mascota” (Minuto 11:12), la caracteriza como su compañera y que es más singular que cualquier otro artefacto. Sostiene que uno de los aspectos fundamentales de por qué las bicicletas suelen ser tan apreciadas es que viajar en conjunto unifica, “-la bicicleta tiene- algo de estar contigo mismo siento, como ir en auto es ir muy frío, como que no tiene nada que ver contigo, tú solo te subes esperas y llegas” (Minuto 12:45), en cambio la *cleta* contiene la particularidad de que implica esfuerzo físico: “Llego agotada... es impresionante, se vuelve mucho más especial, es algo mucho más personal y consciente cuando no es motorizado” (Minuto 13:34).

Nuevamente podemos constatar que, las bicicletas adquieren cierto antropomorfismo, lo que se condice con el concepto elaborado por Gell (1998) *vehicular animism* o animismo vehicular en castellano, que refiere a cómo, en las culturas urbanas, los automóviles -y otros métodos de transporte privados- son constantemente tratados como individuos que nos *dan* esto o nos *piden* aquello. Sin embargo, surge una diferencia fundamental entre los vehículos motorizados y los de tracción de sangre, a causa de que como aclara el académico, los primeros se presentan como un agente activo frente al conductor/a paciente, de ahí que Javiera lo considere “frío”. En contraposición, es inconcebible ser paciente montando una bicicleta, ya que el ciclismo depende de la agencia cómplice de ambas para formar la diada bicicleta-mujer.

Con respecto a los aspectos negativos del mundo de la ciclo-movilidad, Javiera opina que las únicas molestias inherentes a la bicicleta son, en primer lugar, el que debe de sentirse capaz para impulsarla, es decir estar vigorosa física y mentalmente. En segundo lugar, la contingencia de sufrir una falla mecánica o una caída que la inhabilite, pese a que no es una propiedad exclusiva del ciclo, sino que es compartida con todos los vehículos privados, agregando que “Es fácilmente solucionable... siempre puedo pedir que me vengán a rescatar” (Minuto 25:35), en suma, este último aspecto no es constitutivo para desacreditar el ciclismo urbano. La entrevistada expone que, dentro de su experiencia ciclista, no suele sentir temor. Lo que resulta interesante puesto que ella se considera sumamente aprensiva en su andar, y en coherencia, no escatima en resguardos de seguridad. Es importante mencionar que en su discurso se entrevé que para ella la mayor amenaza de las vías son los actores motorizados, por lo que prefiere abstenerse de convivir con ellos en las calzadas. Lo anterior se percibe cuando, para viajar a su institución educativa, ella ejecuta un trayecto cuatro kilómetros más largo que

el recorrido más breve -en el que se vería forzada a circular por la calzada- en pos de mantenerse en ciclovías. Asimismo, ante la eventualidad de no contar con ciclorrutas, manifiesta que prefería deambular por la vereda: “No me sentía parte de los autos, como que no conocía mucho, conocía más la vereda que la calle, entonces evitaba un poco la calle como que le tenía un poco de miedo o respeto a los autos” (Minutos 17:19). En definitiva, el motivo que podría explicar la ausencia de la sensación de miedo en su experiencia es el hecho de que ella no se expone a situaciones que sabe que le generan inseguridad o potencial miedo, puesto que no se aventura a la calzada. Táctica que se efectúa a costa de rapidez y, por ende, distancia para llegar a su destino; así como de quebrantar el artículo de la ley de tránsito al transitar por aceras (Ley 18.290, 2016), e inclusive pese a infundir temor en los/as peatones/as -especialmente a aquellos más vulnerables como adultos/as mayores-, quienes perciben a los/as ciclistas como una amenaza (Herrmann-Lunecke, et. al, 2021; Mora, et. al, 2023).

Una de las características que marcan su experiencia ciclista es su visión sobre la interacción entre actores en las vías. Comienza explicando que ella considera que existe un aborrecimiento y ecpatía¹⁵ hacia los/as ciclistas, especialmente proveniente de los/as automovilistas. Por el otro lado, no está segura de que los/as ciclistas practiquen una empatía hacia los vehículos motorizados, sin embargo, sostiene que no es justa la comparación en vista de que “Estamos en una posición mucho más vulnerable” (Minuto 30:12), así que, si los ciclos se ven comprometidos en situaciones riesgosas por infracción propia, son ellos quienes se exponen a mayor riesgo. Por otro lado, Javiera denuncia que en general los/as automovilistas defienden que los ciclos, al ser inferiores, no debiesen circular por la calzada y en consecuencia, se irritan al tener que cambiar su trayectoria para esquivarlos y, en el mejor de los casos, no están instruidos/as en cómo actuar cuando se enfrentan a un encuentro con un/a ciclista (Dawson et. al, 2020).

Estos actos arrojan luz sobre el profundo temor que infunden los vehículos motorizados a las ciclistas, lo que se amalgama con la percepción de estar perpetuamente fuera de sitio, debido a que, por una parte, irritan a peatones en la vereda y por la otra son amedrentadas e intimidadas por los automóviles en la calzada. Este fenómeno de impertinencia perenne se explica parcialmente desde lo patriarcal del acceso al espacio público, el que es “todo menos accesible para cualquiera” (Sermeño, 2013, p.223), ya que fue cimentado sobre el establecimiento de inferiores -mujeres y ciclistas en este caso- que son excluidos/as y restringidos/as a la esfera privada (Fraser, 1993). En última instancia, cuando no es viable relegarles totalmente a lo privado, se aboga por que se mantengan lo más desapercibidos/as posible (Flores, 2020). Tales estructuras sociales tienen como consecuencia que las mujeres y ciclistas cultiven sensaciones de inseguridad, hostilidad y miedo al transitar en el espacio público, lo que implica que la movilidad se les presente como una barrera a enfrentar cotidianamente, en lugar de ser parte de una rutina agradable y recreativa.

Lo anterior nos propone una agrupación compleja y que tal como se ilustró en el marco teórico, construye una jerarquización, – los hombres por sobre las mujeres, automóviles por sobre bicicletas-. Esta desigualdad se sostiene a punta de violencia y abusos de

¹⁵ Ecpatía es definida como “un proceso mental voluntario de exclusión de sentimientos, actitudes, pensamientos y motivaciones inducidas por otro” (de Rivera, 2004).

diversa índole por parte de los automóviles, los que se auto proclaman propietarios y patronos de las calzadas, dificultando una ejecución tranquila del ciclismo urbano (Furness, 2010).

Josefa: “Cuando ando en bicicleta yo soy... libre”.

Josefa se contacta con la investigación al visualizar el respectivo afiche en un grupo de *Whatsapp* llamado “Pedaleras antipatriacas”. Ella es una abogada de 28 años que vive con su madre, hermana y padre en la comuna de Recoleta, el último es posicionado como jefe de hogar siendo microempresario. Josefa relata con gran orgullo que aprendió a manejar una bicicleta a los 6 años en su pasaje no pavimentado, lo que comprendió como un gran desafío a causa de los obstáculos, siendo uno de los primeros grandes logros que recuerda. En su infancia, ella utilizó recreativamente el ciclo para desplazarse a la plaza más cercana en compañía de sus primos/as de su misma edad, lo que le hacía experimentar empoderamiento y apego con su territorio. A pesar de su tierna edad, ya significaba libertad de movimiento. No obstante, sostiene que esa experiencia no es repetible en la actualidad debido a la inseguridad que se ha apoderado de la ciudad. Ella lamenta haber cesado de montar en bicicleta en su adolescencia, lo que sucedió puesto que sus pares ya no lo consideraban una actividad “cool”¹⁶, por lo que no contó con más opción que abandonarlo, pues continuarlo en solitario no era una posibilidad para ella.

Posteriormente, habiendo finalizado su adolescencia, retomó el deporte en forma de ciclismo urbano el 2015; empero, lo ha hecho intermitentemente, particularmente dentro de sus primeros años, adquiriendo más constancia al comenzar su práctica profesional, debido a que, como esta no contó con remuneración ni bono de movilización, no disponía de recursos para costear el transporte público. En segundo lugar, al gozar de menos tiempo de esparcimiento, se tornó sumamente útil el poder realizar ejercicio sin tener que dedicarle tiempo directamente. Finalmente, y lo que probablemente influyó en su decisión de retomar la *bici*, fue que cursó un intercambio estudiantil en Barcelona, donde exclusivamente optó por bici-movilidad, dado que es una actividad común en dicha ciudad y donde pudo experimentar condiciones óptimas para el ciclismo urbano: “Bueno igual es el primer mundo..., pero de Recoleta al mundo nomas” (Minuto 04:50), refiriéndose a que, a pesar de las malas condiciones en su ciudad natal, iba a continuar con el ciclismo urbano, con la esperanza futura de que la infraestructura y cultura de tránsito mejoren a favor del ciclismo.

Josefa se moviliza en bicicleta prácticamente a diario hacia su trabajo en el casco histórico de Santiago, esta predilección de desplazamiento y actividad recreativa la conduce a autoidentificarse como ciclista. Del mismo modo, esta preferencia se ve fortalecida por las múltiples ventajas que conlleva, tales como que la considera emancipadora, no produce contaminación, le permite conocer y disfrutar su ciudad por medio de viajar por ella y no atravesarla (Gehl, 2013), así como estar consciente de su

¹⁶Cool es una jerga estadounidense que se refiere a una acción, objeto o situación que es inmensamente bueno, y más específicamente, que está dentro de la moda actual, y por ende realizarlo entrega estatus social (Skinner, 2014).

cuerpo y su alrededor, sumado a que *la bici* otorga la posibilidad de volver a jugar cuando se desea: “Picarla, que bacán picarla -risas-, cuando uno va como pendeja, no sé para mi igual es entretenido andar en bici” (Minuto 28:20).

La importancia que adquiere el juego para Josefa, actividad que le fue arrebatada en la adolescencia gracias a la noción infantil -y por ende negativa - que se cierne sobre él. Congruentemente, este acto es reprendido para los/as adultos/as, debido a que, en la construcción del ciclo vital, en esta etapa se niega el valor del juego, y se impone como horizonte las responsabilidades y seriedad en detrimento de la libertad y flexibilidad. A esta restricción se le suma que el mandato es más severo para las mujeres, a las que se les niega el juego desde la adolescencia pues el juego comienza a ser comprendido como una actividad masculina, en vista de que se opone a los mandatos del género femenino de mantenerse serenas y estar al servicio de otros/as (Comisión consultiva de Emakunde del Instituto vasco de la mujer, 2002). Lo que ocasiona su abandono dentro de los esquemas mentales de las mujeres, siendo concebido como inexistente o imposible (Jaqueira et al., 2014). Lo que resulta lamentable, en vista de que como expone Duvignaud (2004), el juego presenta un sinfín de frutos, pues motiva el pensamiento creativo para poder reinterpretar la realidad, libera endorfinas entre otras hormonas beneficiosas y el juego colabora en permitir liberarse. Es especialmente relevante que las mujeres chilenas encuentren cabida en el ocio dado que la “recreación refleja el estado humano, independientemente de sus actividades laborales -y- sociales” (Calero, et. al., 2016, p.375), es decir que desarrollar la diada bicicleta-ciclista tiene la potestad de elaborar y fortalecer el aspecto humano individual independiente del trabajo y del servicio, aquel que tienden a carecer las féminas. Es importante remarcar que el juego es un fuerte impulsor del desarrollo personal durante la totalidad del ciclo vital, y el que Josefa lo identifique como una pieza positiva de su rutina, entregada por la bicicleta-juguete, tensiona y disputa el adultocentrismo presente en Chile.

Análogamente, Josefa argumenta que no es indispensable ser un/a deportista de alto rendimiento para considerarse ciclista y aún menos para adscribirse al ciclismo urbano: “Yo igual soy alguien normal, como no tení que ser deportista para andar en bici” (Minuto 10:47). Consecuentemente, la abogada arguye que los/as no ciclistas construyen una *pared psíquica*, la que les impide “Sobrellevar el temor de andar en bici y... la paja¹⁷ de cómo, arriesgarse a hacerlo” (Minuto 09:35), lo que ella relaciona estrechamente con la tendencia a la autopercepción de debilidad e incapacidad que afecta principalmente a las mujeres. Este fenómeno desencadena en que perciban incompetencia para movilizarse a base de su propia fuerza, así como para apropiarse de espacios públicos, en particular de las calzadas. En el extremo opuesto, describe que los hombres sienten pertenencia y derecho a las vías con mayor facilidad. A sus ojos y en congruencia con las teorías de las masculinidades, es común que la población presente respuestas diferenciadas por género al enterarse que alguien es ciclista: sorprendiéndose en caso de que sea una fémina y mostrándose impasible cuando se es un varón. Lo que para Josefa está relacionado con un imaginario generalizado de la masculinidad, en la que los hombres tienen la obligación de ser deportistas, mientras que a las mujeres se les exige pusilanimidad e impericia física (Messner, 1992).

¹⁷ Paja es una palabra de la jerga chilena que es sinónimo de pereza.

Para la jurista, es indispensable mostrar cierta resistencia hacia el malestar provocado por la pobre y nula infraestructura vial santiaguina si se desea gozar el transporte. Josefa difiere del discurso principal expuesto en esta Memoria, en tanto estima que las ciclovías están competentemente diseñadas y mantenidas, mientras que su mayor defecto es el mal uso de los/as demás transeúntes, quienes al interponerse demuestran una falta de respeto a la *comunidad pedalera*. Empero, sostiene que estas faltas no se ejecutan conscientemente, sino que se debe a que “están paveando” (Minuto 22:06), lo que demuestra la escasa consideración existente de los/as no-ciclistas por la bici-movilidad. Se desmarca de la posición de mártir que suelen tener otras mujeres y que a veces puede expresarse en algunas de participantes de nuestra investigación, apuntando que los/as ciclistas si cuentan con un espacio propio y que asimismo están sujetos/as a responsabilidades, las que sistemáticamente evaden y hacen caso omiso. Es decir, para Josefa hay que tomar conciencia que las bicicletas son capaces de herir peatones y a otros/as colegas; esta reflexión probablemente surge a raíz del momento en que atropelló a un peatón, incidente que confiesa le marcó profundamente. Contradictoriamente ella declara no seguir las leyes al pie de la letra, y que ha establecido un discernimiento moral propio, donde el límite consiste en no poner en riesgo la integridad física de los/as otros/as.

La entrevistada platica sobre la aprensión que le provocan las relaciones viales. Un caso ilustrativo es un enfrentamiento que sostuvo con un conductor que se encontraba estacionado en la ciclovía de la calle José Victorino Lastarria: “Pude haber muerto, pero lo logré” (Minuto 23:18). Esbozando la naturalización de la violencia a la que se exponen los/as ciclistas en manos de los/as automovilistas y otros/as sujetos/as motorizados/as, quienes muestran conductas agresivas -llegando a amenazas de asesinato-, frente a las demandas de respeto a las escasas estructuras destinadas a la bici-movilidad. Para Josefa esta agresividad es especialmente notoria debido a que en su infancia logro experimentar una condición contraria:

Quando era chica y andaba en el pasaje o a la vuelta de mi casa, igual andaban muchos menos autos y andábamos por la mitad de la calle y hacíamos puras tonteras... como que la calle era nuestra, pero ahora ya no po', (hay que) aprender a convivir, a sobrevivir (Minuto 29:15).

Otro de los aspectos negativos del espacio público es que en él se vive constantemente acoso sexual callejero, situación que comúnmente supera al ignorarla: “Hago oídos sordos” (Minuto 41:43). El apoyo de los dispositivos musicales, como audífonos, le permite no escuchar el acoso callejero, lo que inevitablemente la expone al riesgo que conlleva perder -total o parcialmente- la audición al pedalear. No obstante, Josefa, al igual que Carolina, comenta que no se puede atribuir este hecho patriarcal a la bicicleta “No me da miedo que me hagan algo... es que ese miedo es como intrínseco como a la condición de mujer, entonces como que ya a ese miedo no le puedo agregar, como ya soy así” (Minuto 34:58). Estas vivencias fuerzan a las mujeres ciclistas a ejercitar un nuevo aprendizaje de como montar bicicleta, esta vez enfocado en trasladarse seguramente y desarrollar reflejos extraordinarios en pos de sobrevivir a la caótica, agresiva y ecpática calle. Las ciclistas deben desarrollar competencias y habilidades que no se acotan al pedaleo veloz, sino más bien al desenvolvimiento de lo que ha sido argumentado en la teoría de la pedagogía del cuerpo por Bernasconi y Tham (2016).

Otra característica distintiva de Josefa es que ella es la única persona que contestó no tener una relación especial con su bicicleta, puesto que solo le gusta por su practicidad siendo su *c/eta* actual su favorita debido a que está armada con los mejores componentes, preguntando con perplejidad si es que es común que los/as ciclistas bautizaran a sus bicicletas: “No sé yo creo que las cosas son cosas, no ponerle un nombre es como algo... es que yo igual soy super desapegada” (Minuto 12:52).

Manifiesta que en su círculo social cercano no hay ciclistas y que, cuando ha pretendido unirse a grupos masculinizados ha sido rechazada rotundamente, por lo que decidió enlistarse en la competencia de *gravel*¹⁸ llamada “Bravas” para así conocer mujeres ciclistas: “Fue otro nivel de como buena sororidad de comunidad ciclista, de cómo gente entusiasta por el ciclismo que nunca había conocido y fue como un punch de *wow*, de qué bacán andar en bici” (Minuto 47:49). Al compartir en esas instancias cayó en cuenta de las diferentes idiosincrasias de los grupos de ciclistas femeninos y masculino, relata que los primeros son inclusivos y sus integrantes son modestas en relación a sus destrezas y fuerza; mientras que los masculinos tienden a degradar a quien consideran otro, en especial mujeres. Este actuar puede ser enmarcado en una dinámica de mancillar para poder auto posicionarse como superior y así apegarse a la masculinidad hegemónica que rechaza la feminidad, como bien expone Gómez (2019): “Perciben la masculinidad como algo propio y esencial, pero a su vez frágil, ya que necesitan del rechazo y la negación de lo femenino para así afianzar su identidad” (p. 43).

Una de las consideraciones más resaltadas de Josefa fue su profunda preocupación por el bienestar mecánico de su bicicleta, siendo percibido como el mayor peligro percibido del ciclismo, como la más relevante inquietud al montar bicicleta e inclusive como la singularidad del ciclismo urbano que más le acompleja; el motivo de la última consideración es que ella es responsable de toda la mecánica de su artefacto, mientras que en el transporte público ella se desentiende totalmente de este aspecto. Sumándole que la situación específica que más preocupación le provoca y evita con más determinación, es atravesar calles oscuras y solitarias, no por el temor a que le ataquen, sino que es por la probabilidad de sufrir alguna falla mecánica, y que nadie se encuentre cerca para socorrerla, perspectiva que pudo corroborarse por el contratiempo que presentó su bicicleta previo a la entrevista.

Cynthia: “Cuando ando en bicicleta yo soy... muy feliz

Cynthia se entera de esta Memoria gracias a una informante que le remitió el afiche por medio de *Instagram*. Tiene 28 años, se desempeña como ejecutiva en un *call center* en Ñuñoa y reside en la comuna de Santiago con su madre, quien es trabajadora informal. La joven cuenta con una trayectoria ciclista divergente al resto de las participantes, dado que sus padres le enseñaron a montar bicicleta a los 5 años y a esa misma edad, sufrió su primery único accidente grave, el que la alejó de la máquina por 21 años, sin practicar ningún otro deporte con regularidad. A pesar de su resquemor, comenzó a transportarse en bicicleta a mediados del 2020 pues, al retomar su trabajo presencialmente, prefirió

¹⁸ Gravel es una modalidad de ciclismo que se desarrolla en terrenos de ripio o grava en bicicletas sin suspensión y con ruedas más gruesas que las de ruta, pero más delgadas que de *mountain bike*.

evitar el transporte público por miedo al contagio de COVID-19. En esta ocasión, no se restringió a la movilidad y comenzó a participar en ciclo-marchas de la organización “Revolución ciclista”, lo que ella declara como su primera travesía, impulsada por su consigna: “Si no vivo la vida, cuando... es ahora o nunca” (Minuto 98:51). Con el mismo ímpetu compró una bicicleta híbrida y una *gravel* para poder disfrutar del deporte y de la bici-movilidad, además de comenzar la planificación de su próxima aventura ciclista: realizar cicloturismo en la carretera Austral. Ella, al igual que la mayoría de las participantes, percibe una estrecha relación con sus bicicletas, con las que está sumamente agradecida por transformarla en quien es hoy: “En sí ya soy empoderada, pero esta bicicleta me hace sentir especialmente empoderada” (Minuto 13:27).

Actualmente se moviliza en bicicleta 2 o 3 días a la semana, esto depende del nivel de formalidad requerido en su trabajo, la seguridad del estacionamiento del destino y en la medida de que su entrenamiento lo permita. Su preferencia en relación al ciclismo se inclina hacia su práctica como disciplina deportiva y, a diferencia de la mayoría de las participantes, Cynthia se declara ciclista gracias a su afición al deporte, a su capacidad física y especialmente en la frecuencia de sus *rutas*¹⁹, aunque igualmente identifica que el disfrute sobre las dos ruedas forma parte de su identidad ciclista. Su noción de ciclista se asocia a una adquisición de competencias y superación personal, de ser “más capaz”, ostentar una mejor condición física, recorrer largas distancias y ganarle a los demás cicloviajeros. Tal identidad es defendida por Cynthia con recurrencia a través de la entrevista: “Hay una carrera de por medio – en la ciclo vía de Andrés Bello-, la cual he ganado en algunas ocasiones, lo otro que he ganado es cuando cierran Andrés Bello los días domingos” (Minuto 66:16).

Para la participante, retomar el ciclismo ha beneficiado su vida holísticamente, dado que significa una entrega de felicidad y bienestar diario. Sumándole que ha mejorado la interpretación de su cuerpo gracias al incremento muscular, a la sensación de agilidad; y que dan cuenta de un aumento de capacidades al ir conquistando metas cada vez mayores. Cynthia distingue que a la bicicleta como un método de transporte rápido y eficaz, que le permite ir a su ritmo y detenerse a disfrutar un helado, dicho de otra manera, le permite disfrutar de la vida:

A mí me alegra mucho saber que ya llegué en bicicleta, y que en la tarde me tengo que devolveres una alegría porque me voy a evitar mucho la ida a mi casa y te acorta el tiempo, o sea disfrutas más la vida en familia, en amigos (Minuto 23:40).

Tal reflexión, da pie a introducir el concepto de tiempo expropiado que, siguiendo a Renán Vega (2012), en el sistema capitalista contemporáneo la expropiación del tiempo excede al terreno laboral, y se presenta como una constante falta de tiempo. Este fenómeno se debe paradójicamente al “culto a la velocidad, la aceleración de ritmos, la dilatación de los trayectos de las ciudades, la incorporación de las periferias urbanas mediante la generalización del automóvil -y- los embotellamientos por el exceso de vehículos privados” (p. 3), lo que ha tenido como consecuencia la desaparición de vínculos estrechos con familiares, amigos/as y vecinos/as, formando una desolidarización generalizada (Berardi, 2007). En este sentido, Cynthia, al optar por la

¹⁹ Jerga ciclista para referirse a expediciones de gran kilometraje, normalmente de tinte deportivo que requiere conocimiento y resistencia física/mental

bicicleta, contrarresta parcialmente el arrebato de su tiempo, en virtud de que esquivando los atochamientos de tráfico para así poder disfrutar y fortalecer sus relaciones sociales, tensionando el sistema capitalista tardío en tanto se rehúsa a adquirir un automóvil privado y a ceder su tiempo a actividades o situaciones que no estima valiosas.

La joven aborrece las ciclovías gracias a su pobre infraestructura, diseño y mantenimiento, los que facilitan la ocurrencia de accidentes: “De verdad lo que encuentro más atroz es que haya un árbol o un poste... Onda los ingenieros que hicieron esto, como pones esto ahí” (Minuto 35:21). Al malestar se le suma la falta de consideración de los demás transeúntes, que se cristaliza en personas con coches, trotando o autos estacionados. Esta animadversión alcanza el extremo de considerar que su peor experiencia encima de una bicicleta ha sido cuando un caballero puso un basurero al frente de ella en una ciclovía, provocando una colisión que remató con su muñeca lesionada y una profunda sensación de vergüenza.

En consecuencia, Cinthya expresa que su vía ideal son las calzadas poco transitadas: “He pasado desagradados con la ciclovía -risas-, las odio, las odio mucho, prefiero mil veces ir por la calle” (Minuto 58:30). A pesar de su posicionamiento tajante, la ciclista emplea las ciclovías predilectamente, y acude a *Google Maps versión bicicleta*²⁰ cuando debe idear un nuevo itinerario. Ella toma esta decisión debido a que las ciclobandas forman parte de su mapa mental y por ende, sabe que si las sigue no se va a extraviar. Otro incentivo es que asegura que cuando existe una ciclovía y transita por la calzada, los/as automovilistas se sienten en derecho de arremeter en contra de ella, acercándose peligrosamente para amedrentarla. La teoría de la construcción social del espacio que se presentó en el marco teórico da a entender que el territorio cesa de comprenderse como un mero asentamiento humano “Sino que adquiere un valor simbólico, producto de una construcción mental en la que los habitantes tienen una participación activa” (Würth, 2014, p.315), es decir que el mapa mental es una representación social del espacio que se caracteriza por ser parcelada y dependiente de la participación y emoción del/a individuo/a y su entorno sociocultural. Lo cual se manifiesta en la elección de Cinthya por vías conocidas que le otorgan seguridad de saber dónde se encuentra, aunque que ella dé por hecho que son deficientes e inseguras. Es relevante conocer y relacionarse con la urbe para poder ampliar la percepción personal y ser capaz de elaborar rutas con mayor maestría y pertenencia. Se evidencia como las emociones afectan la formación de las opciones de rutas.

Un aspecto que remarca la participante es que percibe que ha habido un alza de la violencia en las interacciones públicas, lo que se traduce en que se ha retraído a exigir respeto por su integridad a causa de que “Tú no sabes cómo puede reaccionar la otra persona, y lo otro es que últimamente la gente está muy violenta, entonces para evitar conflictos, listo no digo nada” (Minuto 43:32). La constante autocensura le produce frustración y enfado, dado que estima indebido que la valoricen como una usuaria desmerecedora de respeto en virtud de su vulnerabilidad en comparación a los automóviles. Lo que, en primera instancia, da a entender que la convivencia vial se

²⁰ Opción de la aplicación *Google Maps* que tiene como objetivo entregar el recorrido óptimo para bicicleta tomando en cuenta la red de ciclovías disponible.

sostiene por medio de la amenaza tácita de agresión, y no por el debido respeto hacia las personas.

La conducción vehicular agresiva que Cynthia advierte se denomina *Road rage* o Furia de carretera en castellano, este fenómeno ha sido estudiado desde hace ya 40 años, y se ha descubierto que no es gatillada por la impulsividad, sino que principalmente por la frustración y falta de satisfacción del conductor tras el volante (Brewer, 2000), y que en efecto es sumamente riesgosa, equivaliendo a conducir en estado de embriaguez (Galovski y Blanchard, 2004). La furia de la carretera afecta profundamente a los/as ciclistas debido a que, en primer lugar, los/as ciclistas son Usuarios/as Vulnerable de las Rutas -UVR de ahora en adelante -, que como bien indica el nombre son transeúntes más vulnerables a ser víctimas de accidentes fatales. En añadidura, los episodios de furia de la carretera ya sean agresiones físicas o verbales, generan consecuencias psicológicas fuertes en los/as UVR, y con frecuencia gatillan el abandono de la bicomodidad (Cavacuiti et al., 2013). Dentro de la investigación de Cavacuiti et al. (2013) surgieron testimonios de UVR que denunciaban que los/as conductores de vehículos motorizados elegían deliberadamente atacarlos gracias a la alevosía que implica, y que inclusive ciertos automovilistas les confesaron esto en el transcurso de sus arrebatos. A esto se le suma que tienden a juzgar que los/as ciclistas no poseen derecho a utilizar las calzadas, lo que les produce a las víctimas la sensación de ser ciudadanos/as de segunda clase.

Para lidiar con los disgustos experimentados, Cynthia asegura que recorrió un proceso de aprender a dialogar con la calle, el que fue guiado por amigos que conoció en ciclo-marchas y entrenamientos. Ahora comprende que debe señalar, predecir el comportamiento de los vehículos motorizados, no portar audífonos, vestir casco y luces, nunca cruzar cuando el semáforo está en luz amarilla ni roja y, en resumidas cuentas, ser prudente y estar atenta a su entorno. No obstante, lo que ella considera más fundamental es abandonar el miedo, debido a que concibe que éste le hace más propensa a los siniestros y le inhibe el disfrute.

La ciclista se adentra a explicar que tiende a sufrir angustia por la posibilidad de que la hurten su bicicleta, realzado por la estrecha relación que sostiene con ella, lo que la detiene a montarla en caso de no saber si tendrá donde estacionarla tranquilamente. Por otro lado, ella reconoce que enfrenta riesgos debido a su género femenino, tales como posibles ataques de naturaleza sexual, perpetrados por hombres. Enfatiza que estos actos no están motivados por beneficios económicos, lo cual les confiere un carácter más siniestro y patriarcal: "Como mujer corremos riesgo todo el rato, ya sea de día o de noche, pero de noche es peor, una vez cerca de mi casa un auto me estuvo siguiendo hasta mi casa" (Minuto 59:41). Para lidiar con tal aprensión hace uso de tres tácticas, la primera consta de evitar aventurarse al espacio público una vez anochecido, en segundo lugar, opta por pedalear especialmente rápido para así arribar expeditamente a la seguridad de su hogar, y la última y favorita es ser acompañada por compañeros hombres hasta su departamento: "Tengo amigos hombres que me cuidan, y yo lo agradezco un montón, porque como te digo en las noches he corrido el peligro" (Minuto 93:51).

Puede resultar paradójico que sienta necesidad y agradecimiento hacia los hombres por defenderla de otros hombres, lo que implica dependencia a ellos por artífice de ellos mismos. Este hecho puede explicarse desde los roles de género, en los cuales se les coacciona a las mujeres a ser débiles e indefensas, mientras que a los varones a ser simultáneamente defensores y agresores (Kimmel, 1997), lo que los posiciona como los protagonistas de las interacciones sociales: “Ser varón es ser importante” (Marqués, 1997, p. 22). Es decir, el sistema patriarcal ha estructurado una dinámica en la que los hombres, en sus posiciones agresoras y defensoras, crean la necesidad de ellos mismos, ejemplificación de lo expuesto son la figura del proveedor del núcleo familiar, o en otrora ser los únicos admitidos en las FF.AA., por lo que no hay manera para las mujeres de subsistir a menos que cuenten con la protección de los varones. Dentro de la misma lógica, los avances feministas son vistos como un ataque fulminante a la masculinidad (Kimmel, 2017).

Cynthia repara en que sigue existiendo machismo sobre dos ruedas, el que se explica desde la misma lógica de los roles de género. Manifestación de esto son los accidentes que ella ha presenciado, en los que el móvil es el impulso masculino de ser osados y ágiles, lo que les motiva a ser imprudentes en desmedro de su seguridad y de los/as transeúntes que les rodean:

Una vez me paso que iba por la ciclovía de Andrés Bello y chocaron dos ciclistas de frente, porque (uno) intentó adelantar. Entrevistadora: ¿Y no miró? Cynthia: No y adelantó muy encima. Entrevistadora: ¿Y era hombre? Cynthia: Si eran hombres. Que sorpresa, les encanta adelantar, lo otro que he visto que a los hombres no les gusta que las mujeres los adelanten (Minuto 64:56).

En materia de los/as demás usuarios/as de las vías, la ciclista denuncia recibir “piropos”, es decir acoso sexual callejero, lo que le fastidia a causa de que lo considera inapropiado. El que ella nombre al acoso callejero con el eufemismo “piropo” es relevante dado que evidencia un intento de disminuir la importancia de un acto violento, posicionándolo como inadecuado y no como la agresión que es, probablemente con el objetivo de mantenerse impasible ante una cultura patriarcal que la calificaría como “histérica y loca”. A pesar de lo expuesto sobre la misoginia y machismo en su experiencia ciclista, este no es primordial en su imaginario, ni en sus miedos o, en palabras simples, le da igual la existencia del patriarcado a la hora de moverse en su ciclo. Desde la misma óptica, no considera que le genera más motivación ver más mujeres optando por el ciclismo urbano, así como no estima que esta posibilidad impulse a más mujeres a salir a pedalear:

Yo creo que siendo mujer u hombre todos podemos mientras queremos, no separo mucho el sexo de este tema, sino que si tú puedes lo que quieras en la vida lo vas a lograr... a mí no me pasa que porque haya más mujeres me voy a motivar más (Minuto 100:52).

Gracias a Cynthia se instala que no todas las mujeres perciben incapacidad o necesidad de llevar años realizando ciclismo urbano, o algún deporte, para poder sentir propiedad al andar en bicicleta. Asimismo, señala que es un error tachar a todas las mujeres como débiles o temerosas, lo que es un punto a tener en cuenta al desarrollar las posibles soluciones al bajo número de mujeres ciclistas, así como las estrategias para amenizar las experiencias de las que ya optan por esta modalidad.

Elisa: “Cuando ando en bicicleta yo soy... bacán”.

Elisa se dirige a este estudio a causa de que una informante le remitió la difusión por *Whatsapp*. Ella es una estudiante de antropología de 21 años que ha residido la mayoría de su vida en la zona rural de la comuna de Rapel, en el seno de una familia agrícola. Es en este territorio donde aprende a montar bicicleta a los seis años, no recuerda con certeza si fue su padre o madre quien le enseñó, pero lo que si recuerda vívidamente fue cuando fue capaz de escapar de unos perros bravos gracias a pedalear velozmente: “Fue como no sé, fue como una wea muy loca... como que puedo arrancar del peligro”(Minuto 02:55). La entrevistada declara haberse desplazado en bicicleta durante su educación básica por lo que su formación ciclista se llevó a cabo en un contexto vial sumamente disímil al capitalino.

Elisa comenta que, a través de los años, su hogar ha contado permanentemente con una bicicleta comunitaria, este fenómeno ha sido mencionado por cinco participantes, y la totalidad ha postulado que han tenido un apego especial con este ciclo a pesar de su condición precaria. Es posible inferir que la presencia de una *bici* en el hogar entrega familiaridad con el objeto, posicionándola como una opción viable para realizar trayectos cortos. En ese sentido la primera bicicleta debe inevitablemente ser superado/reemplazado por otra con un mantenimiento mecánico adecuado y de mayores capacidades para ejercer la bici-movilidad.

La joven se estableció en la comuna de San Joaquín el año 2019 para poder cursar sus estudios, y se movilizó exclusivamente en transporte público hasta fines del año 2021, cuando comenzó su adscripción al ciclismo urbano. Este paso sucede tras ser incentivada por su pareja a comprarse una bicicleta, con la que redescubrió la entretención que le puede brindar el ciclismo. Similarmente, para la estudiante contar con la certeza de que alguien le acompañaría en su proceso de aprendizaje significó una base de la confianza suficiente para aventurarse a optar por el ciclismo urbano:

Como que salía a andar a dar vueltitas, y creo que ahí ya cuando me di cuenta de que en verdad es divertido andar en bici acá en Santiago y... me dieron ganas, como que sabía que no iba a tener que andar sola, como que alguien me podría ayudar, enseñar un poco, ahí me di cuenta de que valía la pena tener una bici. (Minuto 23:48).

En consonancia con lo anteriormente mencionado, ha sido su pareja quien le ha impartido la adecuada instrucción en el manejo de su bicicleta, enseñándole a mantener firme el manubrio en todo momento y proporcionándole una visión general de cómo transitar por las calles de Santiago. Esta necesidad de ser instruida surge del hecho de que proviene de un entorno tan dispar que incluso carecía por completo de normativas establecidas, lo que la ha obligado a desarrollar su aprendizaje corporal desde un nivel elemental para así adquirir la capacidad de desplazarse en áreas urbanas. Esta situación queda ejemplificada por su propia descripción de las dinámicas viales en su pueblo, expresada de la siguiente manera: “En mi casa sapeo²¹ pal lado para ver si hay autos y eso es todo” (Minuto 04:33) y

Ahí – en la comuna de Rapel- como que nunca hemos usado luces ni casco, no sabemos por qué lado de la calle tenemos que ir, como que vamos webiando todo el rato por la

²¹ Sapeo se refiere a la acción de mirar

calle hasta que alguien nos pitea, si es que alguien nos pitea. Entonces llegar acá es como casco, luces, la dirección de la calle y es mucho (Minuto 35:25).

Su origen más rural hace que desconociera la ley de tránsito e implicó que, en primer lugar, debió aprender los significados de la señalética, para luego internalizarlas, puesto que para ejecutar la bici-movilidad es necesario también contar con manejos de leyes e instrucciones que están ausentes fuera de las ciudades, proceso que Elisa todavía no ha dominado por completo. A pesar de los inconvenientes, la joven ha perseverado en la bici-movilidad por medio de prestar máxima atención a las señaléticas, pese a que esto le representa un desgaste energético y emocional considerable, llegando a la conclusión de que en realidad, el factor más riesgoso que debe sobrellevar es su incapacidad de acatar las leyes del tránsito: “Como que en verdad me cuesta concentrarme en tantas cosas al mismo tiempo, entonces tener que ir viendo la calle, la dirección que va la calle, los semáforos, ya en verdad para mí es mucho.” (Minuto 33:33). Por otro lado, los grandes vehículos han sido una novedad terrorífica y una suerte de choque cultural ciclista: “Me daba mucho miedo, como que el pánico más grande eran las micros. Entonces pasaba una micro y yo como “ay no”, y así hasta ahora” (Minuto 05:15). Asimismo, tener que compartir la calzada con ellos ha sido un desafío “Como que no estoy acostumbrada a dialogar con los autos” (Minuto 19:22).

Su desconocimiento ciudadano la lleva a no manejar geografías y en consecuencia a sentir temor a llegar a un barrio peligroso o terminar desorientada en una vía en dirección contraria, escenarios que considera extremadamente riesgosos. Estas aprensiones la limitan en su exploración y le dificultan la construcción de un mapa mental amplio, generando un círculo vicioso de ignorancia y autolimitación en su proceso de aprendizaje. El intrincado panorama entrega una perspectiva privilegiada de la dinámica vial ciudadana, así como del proceso para poder embarcarse en la bici-movilidad y coloca como evidencia que para elevar la plaza de mujeres ciclistas es fundamental contemplar su relación con la ciudad y el origen territorial de quienes ejecutan el andar en las ciudades, pues para moverse con libertad hay que sentir pertenencia y comprensión del territorio, por lo que no basta con saber montar la bicicleta o tener buena capacidad física como se suele sostener.

A pesar de las adversidades que han surgido en su evolución ciclista, Elisa se ha mantenido persistente y considera que ha consolidado una tranquilidad al pedalear:

Fue super cuático igual... al principio yo estaba cagada de miedo, como que andaba tiritando de miedo, como que me van a chocar y voy a morir, pero luego, cuando ya empecé a andar, me di cuenta de que en realidad igual los autos respetan, como que la mayoría respeta como que no es tan terrible como yo pensé que iba a ser (Minuto 39:20).

El ciclismo ha sido fundamental para elaborar su independencia en la ciudad: “Es importante a nivel sentimental, porque es algo que puedo hacer sola como que en general no necesito ayuda de nadie más para andar en bici... Me siento muy independiente andando en bici” (Minuto 12:10). Es relevante señalar que la independencia se sitúa como un eje central en las bondades del ciclismo femenino, un ejemplo de esto es que Díaz (2016) en un estudio centrado en las experiencias ciclistas de mujeres en Ciudad de México, reveló que, a pesar de los temores y recelos que acompañan la experiencia ciclista urbana, la sensación de independencia y libertad les

empuja a afrontar sus temores y vergüenzas, dado que ejercer el derecho al uso del espacio público y el pleno ejercicio de la ciudadanía lo amerita.

Pese a su entusiasmo, la joven declara que únicamente se aventura a hacer uso de la bicicleta para viajar a destinos relativamente cercanos, puesto que carece de un buen estado físico y que no se siente lo suficientemente capacitada para embarcarse en rutas más extensas. Cantó et al. (2013) interpretan que esta tendencia social se debe a la socialización de género, en la que a las féminas se les hace pensar que son incapaces de realizar actividad física, y por ende se sienten ajenas y con más probabilidades de fracasar en él. Su autoevaluación como ciclista se debe a que considera que no ha alcanzado aún el nivel de fanatismo para autoproclamarse como tal. A pesar de esta deliberación, Elisa manifiesta que su bicicleta es parte de ella y que le avergüenza no haberla bautizado todavía, pues no es un simple objeto más.

A pesar de sentirse ajena a la identidad ciclista, la joven pondera que la bicicleta conlleva los beneficios de ser veloz y por consiguiente útil, en suma, de que le posibilita practicar deporte frecuentemente. Por otro lado, le otorga instancias placenteras, como circular por una calzada libre de automóviles, dónde puede reproducir su música a máximo volumen. Finalmente contempla que su *bici* la ha acompañado tras un año especialmente crudo, principalmente en función de que le permite detenerse cuando se le antoje llorar o consolarse a sí misma, en otras palabras, es un transporte más amable con el ritmo de las emociones.

Sin embargo, declara que siempre se siente en riesgo cuando está encima de una bicicleta, y para confrontar esta emoción debe confiar en sus habilidades, escenario que le representa un desafío de gran envergadura. Sus miedos no se acotan únicamente a los peligros viales, sino que se inmiscuye el temor a ser violentada por un desconocido. Esta aprensión aumenta exponencialmente durante la noche, exacerbado por el hecho de que considera que reside en un barrio turbulento:

En Carlos Valdovinos hay como 3 o 4 cuadras donde no hay luz, y siempre hay gente parada... y siempre son hombres y de cagados no se meten en la ciclovía, me acuerdo de que como hace dos meses venían como unos weones que no se si drogados, volados, curados, no sé, pero eran como 6 weones ocupando la calle para peatones y la ciclovía, casi metiéndose a la calle y yo estaba realmente cagada de miedo porque no sabía que podía pasar (Minuto 51:22).

Para la joven, circular en bicicleta a horas de la madrugada significa una resistencia al miedo y no una superación de él. Como resultado, la valentía es un factor esencial para, poder enfrentar eventualidades, percibir que tiene todo bajo control y poder disfrutar las situaciones que ocasionalmente le provocan pavor, las cuales son parte inherente de las vías urbanas y del ciclismo urbano, muestra indudable de resiliencia. Bajo la misma lógica, y frente a la constante comparación que realiza con su pareja, Elisa sostiene que, si ella fuese un hombre, sus preocupaciones se reducirán al robo de sus pertenencias, congruentemente presupone que sería más seguro su andar y podría exigir respeto sin titubear ni abstenerse a hacerlo por el miedo de que le respondan agresivamente. La estudiante lo resume magistralmente: "Claro, es porque eres hombre que llegas seguro a tu casa" (Minuto 55.33), desprendiendo. que esta violencia es de género, puesto que

además de las agresiones directas que ocurren ocasionalmente, las mujeres viven bajo la constante amenaza sexista de ser atacadas sin más fin que el de doblegarlas y privarlas de libertad (Expósito & Moya, 2011).

En coherencia, la estudiante señala que tanto el espacio público como la comunidad ciclista están profundamente masculinizadas, lo que se evidencia en las calles que están mayormente pobladas por hombres. Advierte que los ciclistas varones no le saludan al encontrarse, empero si lo hacen a su novio: “Weon yo también voy en bici, que te cuesta hacerme una señita” (Minuto 59:56). Tal hecho sociocultural le irrita profundamente, pero considera que la población femenina responde a esto sosteniendo una sororidad constante, la que se manifiesta en saludar al pasar, detenerse al ver a otra mujer en apuros y en la demostración de consideración con aquellas ciclistas inexpertas. La joven aprecia mucho esta colectividad y asegura que le emociona bastante: “Somos mujeres, somos pulentas, se siente muy bacán que te salude una mujer” (Minuto 94:54). Por ello, Elisa pondera que las ciclo-marchas y organizaciones ciclistas separatistas femeninas son sumamente beneficiosas, dado que representan a un grupo no-hegemónico, lo que es empoderante para las mujeres que se sienten incapaces de formar parte del ciclismo urbano. En coherencia, el antropólogo Marc Augé (2009) asevera que, la bici-movilidad evoluciona en un humanismo que se posiciona en contra de las desigualdades y que a través de pequeños avances concretos es capaz de mejorar sustancialmente las condiciones de vida de las mujeres -y otros grupos oprimidos-. Asimismo, Blue (2014), postula que el hecho de que las mujeres estén tomando la delantera al exigir infraestructura segura y en formar colectividades ciclistas, responde a una aspiración de dismantelar opresiones estructurales, que exceden la movilidad y se inmiscuyen en las desigualdades de género holísticamente.

Mayra: “Cuando ando en bicicleta yo soy...imparable”.

Mayra es una mujer de 25 años que se contacta con la investigadora por medio de *Instagram*, habita en la comuna de La Granja con sus dos padres, quienes se desempeñan como vendedores en una feria libre. Su ocupación es educadora de párvulos y trabaja en una organización medioambiental. Desde una edad muy temprana ha estado relacionada con las bicicletas, puesto que la totalidad de su familia es ciclista. A los ocho años aprendió a montar en la bicicleta de su tío, no obstante, el proceso de aprendizaje careció de una asistencia significativa, convirtiéndose en una experiencia basada en la prueba y error. Tan solo un año después de aprender comenzó a transportarse casi exclusivamente en ciclo, siendo hace 16 años una ciclista urbana, asumiendo que: “Ya no me gusta movilizarme de otra forma” (Minuto 05:26).

La bicicleta que utiliza actualmente no es de su propiedad, sino que es prestada por su cuñado. Debido a esto, dicha bicicleta es de una talla mayor a la que le corresponde, además se trata de una bicicleta de acero que tiene una antigüedad de al menos diez años. A pesar de esto, a ella le gusta y le tiene gran estima dado que “Es brígida²², siento que me puedo tirar a todos lados, es cototuda” (Minuto 03:42). En común con el resto de las entrevistadas, Mayra asegura sostener una relación especial con su

²² Brígido es una expresión coloquial que se utiliza para referirse a algo o alguien que es complicado, difícil, peligroso, extremo o desafiante.

bicicleta, a la cual nombra “Mi wachita”, el motivo de esta cercanía radica en que “Es mi compita, me acompaña a todos lados, es mi pana” (Minuto 08:38).

Aun así, a ella le gustaría adquirir una *mountain bike* propia, para poder transitar por las calles en mal estado de su comuna: “Si es que donde vivo, en la Granja, igual las calles son terrible malas po’, y no hay tanta ciclovía, sí las ciclovías están para arriba” (Minuto 06:58). La joven declara que, para emprender su marcha, solo necesita tener las ruedas infladas y, que en general no permite que los contratiempos la detengan: “No tengo problemas tengo soluciones” (Minuto, 37:20). Similarmente, postula que sabe que para sentirse segura debe de estar perpetuamente atenta y anticipar el movimiento de los demás, como ella dice “andar viva”. García et. al, (2019) señalan que la desadaptación urbana está definida en gran medida por las limitaciones físicas-sociales del entorno, de modo que las ciclistas pueden ser catalogadas como desadaptadas, en vista de que la infraestructura urbana, al igual que las dinámicas sociales, les juegan en contra y amenazan su integridad física. Aprender sobre los obstáculos a través de utilizar ciertas bicicletas, e idear estrategias para sortear los baches patentiza la capacidad de adaptación de las ciclistas en un entorno que no tiene la disposición, ni los medios de adaptarse para ellas.

Al igual que la mayoría de las entrevistadas, la joven no se considera una ciclista debido a que reflexiona que no posee la aptitud deportiva requerida, a pesar de realizar viajes de más de 20 kilómetros y transportarse en bicicleta desde su infancia ininterrumpidamente, reforzando la idea de que las mujeres cuentan con una barrera sociocultural para auto percibirse como idóneas para una actividad masculinizada. A pesar de no integrarse a la comunidad ciclista, asegura que la bicicleta es parte fundamental de su identidad “Llego en bici, esa es mi frase” (Minuto 38:37). Lo anterior nos hace proponer que se construye una nueva identidad, constituida por las mujeres que se trasladan en bicicleta y que se ven conectadas por los altibajos de esta modalidad y por el mundo que se les abre. Larraín (2001), apoyándose en Simondon, posiciona a lo material como una proyección de la persona y por ende, una extensión de su personalidad. Esto implica que el uso de la bicicleta es, por un lado, un acto que satisface la necesidad de movilizarse, así como un acto cultural en tanto otorga cualidades identitarias, posicionándose como un acceso a un grupo imaginado que se representa por las bicicletas. El sociólogo igualmente postula que la identidad está fundamentada tanto por la mirada de un/a otro/a como en la oposición a éste -peatones y conductores/as en este contexto-. Esta perspectiva es palpable para las ciclistas, dado que conciben a los/as automovilistas como un grupo enemigo, del que lógicamente es fácil diferenciarse, y si bien la relación con los/as peatones/as no adquiere desafección radical, igualmente logran distinguirse de ellos/as y agruparlos/as como un conjunto con características propias. Asimismo, es relevante enfatizar que el género está presente y es constitutivo de la identidad que aquí se desarrolla ya que, las mujeres en bicicleta se diferencian de los hombres ciclistas, al evidenciar experiencias y sentires disímiles; y por ende identidades. En suma, Mayra logra revelar que existe una identidad ciclista urbana femenina -a pesar de que ellas no se autodenominen así-, que se diferencia de los otros medios de transporte y que empuja a la cohesión y a la ayuda mutua.

En lo que respecta a las ciclobandas, las valoriza como defectuosas y estima que quien las diseñó “No anda en bicicleta esa persona, todo lo que está hecho para bicicletas no

fue diseñado por alguien que anda en bicicleta “ (Minuto 17:39). Aun así, dice utilizarlas dado que, al ser espacios exclusivos para ciclos, son lugares seguros. La alternativa que idea cuando no desea hacer uso de ciclorrutas consiste en *conejea*²³, que a sus ojos le permite ver de manera distinta la urbe: “Me abre perspectivas de Santiago, eso me pasa, como la ciclovía te delimita, y la calle te da oportunidades” (Minuto 18:34). El reconocimiento de la ciudad es instituido como un fin y no únicamente como un medio para alcanzar buenas elecciones o tranquilidad, existe un deseo de relación y de pertenencia a la urbe, coherente con el postulado del derecho a la ciudad.

La granjina aboga por una filosofía de vida impregnada de naturalidad, lo cual la lleva a considerar que la rigidez de las normas sociales sobre la vestimenta y la ausencia de sudor son absurdas. Aun defendiendo eso, ella hace uso del transporte público en caso de dirigirse a una reunión con sus superiores, situación que le molesta profundamente: “Como que en realidad no está tan bien, me gustaría poder desestigmatizar lo que es la ropa y todo eso, pero es parte de, como que no puedo salirme de todo el constructo que ya existe” (Minuto 15:40). Esta adversidad ha estado presente desde la invención de la bicicleta, cuando las mujeres se encontraban considerablemente restringidas por los parámetros socioculturales que les imponían mantener una presentación pulcra, vistiendo prendas que dificultaban la maniobrabilidad de la bicicleta, una normativa que no era tan rigurosa para la contraparte masculina. (Ro, 2018). Dichas barreras perduran en la actualidad, ya que se percibe una tolerancia hacia una presentación deficiente masculina, lo cual les facilita la inclinación hacia el ciclismo urbano, mientras que a las féminas se les coacciona a mantenerse presentables puesto que se considera que la belleza es su atributo máspreciado (Wolf y Reynoso, 1992). Pese a que este inconveniente afecte con mayor gravedad a la población femenina, Gatersleben y Appleton (2007) identifican que a la mayoría de la población ciclista le afecta las molestias como el sudor o mojarse por posas, en relación a esto se desprende que los lineamientos socioculturales autocéntricos²⁴ priorizan la movilización inactiva y motorizada, y en consecuencia desconoce y condena las necesidades de otros medios de transporte.

Asimismo, Mayra es una defensora de la vida en comunidad, y en coherencia práctica frecuentemente el movilizarse colectivamente, lo que inclusive la hace desviarse de su trayecto más expedito para reunirse con una colega y así dirigirse juntas a su empleo: “Como para irnos acompañando, como para irnos en el apañe, como que a mí me sale más corto irme por otro camino, pero igual la paso a buscar” (Minuto 04:27), reforzando que la bici-movilidad es un método de transporte inherentemente social, que se beneficia de una red unida de ciclistas.

Continuando con el concepto de un nuevo estilo de vida, comenta que ha cesado su consumo de tabaco y reducido su ingesta de alcohol en pos de poder pedalear vigorosamente. Al igual que, previo a viajes en bicicleta, come de manera saludable para luego tener energía y no sufrir de indigestión. Como resultado manifiesta haber

²³ Conejear se refiere a desplazarse por calles de menor tamaño y flujo, y sin mantenerse en ninguna por varias cuadras, para así evitar obstáculos.

²⁴ El autocentrismo se refiere a la perspectiva que posiciona a los automóviles como centro de atención y los considera como el punto de referencia principal en torno a lo vial.

experimentado una mejoría en sus facultades sensoriales, aprovechando su mejor salud y vitalidad para bailar y cantar, lo que a sus ojos es gozar la vida.

La educadora adjudica una larga lista de beneficios al ciclismo urbano, sin embargo, las que más remarca son el aspecto terapéutico que conlleva, puesto que le ayuda a indagar en su propia identidad, especialmente cuando debe superar dificultades: “Me abrió ese mundo de mí misma que no conocía... me ayuda a conocerme también po’, como en los momentos difíciles... Hemos pasado hartas cosas juntas, pero las superamos todo el rato” (Minuto 09:18). Igualmente, a sus ojos la meditación activa que realiza al pedalear es capaz de aportar beneficios holísticos, desde la salud biomédica al bienestar psico-emocional y espiritual.

En síntesis, la participante es un testimonio de cómo la bicicleta representa un artefacto social y psicológico, el que puede asistir fuertemente el desarrollo de una vida más amena, en libertad y en conexión con una misma -mental y físicamente-, con el entorno y las personas que le rodean.

Karina: “Cuando ando en bicicleta yo soy... libre”.

Karina se contacta luego de que una informante le enviara el afiche por la aplicación *Instagram*. Es una estudiante de gastronomía internacional de 22 años, la cual reside en Macul con sus padres. El jefe de su hogar es su progenitor, quien se desempeña como administrador de empresas. Además de ser él quien le enseñó a maniobrar bicicletas a los seis años. Para la entrevistada su aprendizaje se apegó a la norma en tanto fue “Como a todo el mundo, siempre he tenido bicicletas alrededor” (Minuto 01:16), y declara haber sentido encanto con el ciclismo desde el primer instante. En su adolescencia cesó el uso de esta máquina, para retomarla a los 18 años, incitada por el intento de amainar el malestar emocional que estaba experimentando: “La bici fue como mi modo de escape para todos esos problemas” (Minuto 01:58). Karina sufre de ansiedad y asegura que la bicicleta es un remedio infalible: “Mi método de liberarme de mis crisis de ansiedad es salir a andar en bici, entonces yo creo que la bici me ha salvado de tantas situaciones negativas” (Minuto 16:07). Estas aseveraciones exploran los beneficios emocionales y psicológicos asociados a la práctica del ciclismo, señalándola como una herramienta valiosa para contrarrestar el estrés urbano y los desafíos emocionales ocasionales que pueden experimentar las personas en su diario vivir (Ma et al., 2021).

Enuncia que los ciclos poseen diversos beneficios que la motivan a utilizarlos, como que son más económicos y expeditos, no contaminan, le desestresan y poseen una mayor protección contra el abuso sexual. Pese a que hoy es una versada ciclista, en sus comienzos padecía de gran temor a las grandes avenidas y los vehículos motorizados:

Como que hago flashbacks de años atrás que me daba pánico andar en la calle versus ahora que en el fondo me manejo super bien con todos el caos que significa andar en Santiago po’... y de ahí es donde voy al tiro a lo de ser ciclista porque uno necesita como experiencia quizás no de ruta ni de andar lejos, sino que de andar en la calle y usarla cotidianamente porque justamente eso, tienes que aprender a convivir con las máquinas de las micro con las bocinas (Minuto 06:40).

Lo que pone en manifiesto que el miedo a las calzadas es transversal a la población, y que aquellos/as que se aventuran a ella no son personas intrépidas ontológicamente, sino que atraviesan un proceso de adaptación tanto psicológico como físico que les permite transitar por las calzadas de manera cómoda y segura.

A pesar de su fervor hacia la movilidad en bicicleta y de afirmar que es su medio de transporte preferido, se desplaza diariamente en Transantiago. La razón de esto es que estudia a una distancia considerable de su lugar de residencia y, además, inicia su viaje de madrugada. Considera que optar por la bicicleta sería arriesgado y agotador, añadiendo que denuncia sufrir estrés y le angustia exponerse al tráfico en horas pico, por lo que prefiere evitar asociar emociones negativas a la experiencia ciclista: “Al cabo es eso, ir estresada por la vida pedaleando, prefiero guardarlo para otra situación y andar en micro en esas situaciones” (Minuto 31:56). Así, a pesar de que el ciclismo urbano presente repercusiones positivas a la salud mental, bajo ciertas circunstancias se torna en estresor, por lo que el ciclismo no se edifica como una actividad invariablemente agradable, sino que es significada dependiendo de las variables en juego. Teniendo en cuenta esto, decidió aventurarse en el entrenamiento del ciclismo como disciplina deportiva para evitar relacionar al ciclo con emociones negativas.

Simultáneamente, empezó a identificarse a sí misma como ciclista. Esto se debe a que ha experimentado mejoras en su capacidad física y a que su círculo social cercano ha dado paso a estar compuesto prácticamente en su totalidad por ciclistas. Lo que pone en evidencia cómo la identidad ciclista generalmente es relacionada con la capacidad física, entrenamiento exhaustivo y la aptitud para completar largas rutas. Pero, Karina introduce el eje social: “Porque igual mi entorno es de bici, todos mis amigos son ciclistas, todas mis amigas son ciclistas también, entonces ya después como va formándose parte de mi día a día” (Minuto 08:28).

El hecho de que se rodee mayoritariamente de ciclistas le impulsa a desarrollar una rutina y mentalidad totalmente ciclista, al límite que declara que las únicas personas que no son ciclistas con las que mantiene contacto son las de su institución universitaria. Tal homofilia conlleva una serie de consecuencias, tales como que para ella es común trasladarse en grupo: “Armamos un piño y es como “ya vamos a vacilar “y vamos todos en bici porque al final como somos todo de lo mismo vamos todos en bici” (Minuto 11:55). McPherson et al. (2001) dilucidan que la homofilia es la tendencia de establecer relaciones con personas socialmente similares, a base de estratos económicos, creencias religiosas o estilos de vida; pudiendo afirmar que el ciclismo es un estilo de vida. Las relaciones homofílicas constan de un mecanismo por el que se cristalizan categorías sociales, así como se construyen y reproducen identidades, es decir, desde la homofilia se defiende al ciclismo como una categoría social, que está revestida de identidad (Bargsted et al., 2020). Tales relaciones sustentadas en la homofilia generan una fuerte cohesión e integración social, no obstante, esta lógica homofílica conlleva cerrar y disminuir las relaciones con aquellas personas que se consideran externas. Por lo que desde este fenómeno se podría explicar la dificultad que sienten las mujeres a sentirse pertenecientes a la categoría ciclista puesto que, en efecto, se les cierran las puertas a los grupos ciclistas.

Para la ciclista, la convivencia vial es central en las problemáticas a afrontar dentro del ciclismo, posicionándola como la mayor molestia de la bici-movilidad. En primer lugar, caracteriza a los/as transeúntes como: “Super individualistas y egoístas entonces no se ponen en los zapatos del otro, y eso genera que sea super complejo...Yo creo que al final están como metidos en *su volada*²⁵” (Minuto 42:30). Desde su perspectiva, este individualismo se acompaña de la ignorancia de los/as automovilistas entorno a la potencia de las máquinas que conducen, que se refuerza por la cultura autocéntrica: “Los automovilistas se creen muy superiores como en “Está en mi pista, esta es mi pista y tú no tienes que andar aquí”” (Minuto 46:42). Este conjunto de imaginarios y actitudes transforman a las calzadas en un campo de batalla en la que los/as ciclistas están en desventaja. La estudiante sostiene que todo transeúnte debería apegarse religiosamente a la ley de tránsito, especialmente los/as choferes en virtud que su capacidad para dañar a UVR, paralelamente, considera que el motivo para que los/as ciclistas respeten la ley es el autocuidado: “Oye anda bien, oye no te pasí’ los rojos, trata de ir más tranquilo, ama tu vida hermano” (Minuto 40:42).

Dawson et al. (2020), proponen que el conflicto entre conductores/as de vehículos motorizados y ciclistas es análogo a disputas entre etnias, a causa de que ambos grupos tienen distintas identidades que involucran tanto el sentido de sí mismos, como el del grupo contrario, lo que genera estereotipos despectivos del conjunto contrario. Esta concepción arroja luz sobre cómo el multiculturalismo y sus métodos pueden cooperar a mejorar la convivencia vial y a reducir los estigmas.

Tal y como la joven discierne que existen experiencias diferenciadas por medio de transporte, igualmente denuncia que hay distinciones basadas en el género. Iniciando con que, los varones son valorados por los cánones socioculturales como capaces y expertos, lo que se traduce en que se les respeta más, se les concede más espacio y sufren menos represalias. Evans et al. (2018), exponen que es tres veces más probable que una mujer sufra un *encroachment*²⁶ que sus pares varones. En coherencia, considera que los hombres propenden a ser imprudentes en su conducir, no respetan los semáforos y se niegan a utilizar casco, puesto que confían en que, gracias a sus habilidades, no sufrirán ningún siniestro, esta preponderancia es corroborada por Useche et al. (2018) en un estudio a nivel internacional. En el extremo opuesto, Karina asevera que como mujer ha atravesado vivencias radicalmente distintas, que se ven cargadas de machismo; reconoce que la acosan de manera recurrente, tanto sexualmente, como para remarcarle actitudes que el/la agresor/a no válida, y que comúnmente concluyen en exigir que circule por la acera a pesar de la ilegalidad de esto, lo que denota que inclusive personas que evidentemente desconocen la ley la consideran ignorante por motivo de su género. En estos casos ella se inclina por hacer caso omiso, ya que comprende que quien la increpa es el/la ignorante, conjuntamente sabe que maneja lo más pendiente y cautelosamente posible, para que así no pueda ser recriminada.

²⁵ Su volada se refiere a en están ensimismados o inmersos en sus propias actividades sin prestar atención al entorno.

²⁶ Encroachment se refiere a la acción de adelantar a un/a ciclista a una distancia menor de la estipulada legalmente, lo que se entiende como una invasión grave.

La ciclista denuncia que es víctima recurrente de acoso sexual callejero, y que inclusive su peor experiencia encima de una bicicleta fue un golpe en su trasero por parte de un automovilista: “Transgredieron totalmente mi espacio personal como mujer y como ciclista” (Minuto 52:29). Estos actos ilustran cómo individuos hacen uso de violencias de género con el objetivo de amedrentar, vulnerando su libertad de movimiento, y su derecho a la seguridad personal (Observatorio contra el acoso callejero [OCAC], 2015); ejecutando un intento activo de remarcar y sostener el contrato sexual, buscando enviar a las mujeres a una posición doméstica de subordinación (Pateman, 1995).

Tu espacio personal te lo achica, te achica la calle, es como chuta ya, pero ya que te tiren el auto y más encima que te peguen un nalgazo es como supremo, así como que esa persona no tenía ningún respeto ni por mí ni por nada (Minuto 51:06).

La estudiante acusa que por ser mujer corre mayor riesgo a ataques y abusos, por lo que no se arriesga a montar su bicicleta después del atardecer y, en caso de no tener otra opción, le solicita a sus amistades varones que la acompañen. Le causa frustración y enojo el depender de hombres en general, situación que se ha reiterado en sus experiencias ciclistas. Considera injusto que para la población masculina el mayor peligro sea ser asaltados, y que por ende su mente esté libre de preocupaciones y de estrés que causa el temor a ser una víctima de lo anterior. Naredo (2010) identifica que el miedo es una emoción inculcada en las mujeres a través de la socialización, y que este es un instrumento del patriarcado que logra que las féminas demuestren:

Restricciones en la movilidad; obstáculos para la participación de la vida social; dependencia de la protección de otras personas -generalmente hombres-; falta de autoconfianza y desconfianza en personas desconocidas; sentimiento de culpabilidad y de responsabilidad ante un incidente; transmisión del sentimiento de inseguridad a las niñas e invalidación de su propia experiencia (Naredo, 2010, p. 83).

Lógicamente, las consecuencias nombradas provocan estrés y ansiedad crónica en todas las ciclistas que hemos caracterizado, lo que merma su calidad de vida. Tal condición está menguada en la población masculina, lo que no es coincidencia, sino que es una demostración de las desigualdades estructurales, que les facilitan a los varones un desplazamiento y una vida más amena. En otras palabras, el temor femenino es un instrumento fundamental para sostener el *statu quo* de las relaciones de dominación patriarcal. Circunstancias han sido ejemplificadas, particularmente en los relatos de Karina y Cynthia, que hablan de una dependencia masculina para trasladarse en determinadas ocasiones; así como las restricciones de movilidad y falta de autoconfianza de la mayoría de las entrevistadas.

Karina evidencia cómo el miedo es una emoción que acompaña al ciclismo, referido tanto a los accidentes viales como a los ataques con motivo de género, y si bien es posible disminuir el temor a través de la experiencia y desarrollando habilidades, es virtualmente imposible borrarlo totalmente, por lo que desde la perspectiva de la joven la solución final es ser valiente:

A veces me pasa que en la bici salgo y digo como “ay ando super temerosa” y ya después pedaleando se me pasa y es como ya en verdad soy valiente en el sentido de atreverme a andar en el caos de la ciudad (Minuto 60:59).

Siguiendo a Naredo (2010), la superación del temor contiene una gran capacidad de transformación social, y por ello las políticas públicas deberían apuntar a ello y no a

construir seguridad a partir de experiencias del sujeto hegemónico, es decir, hombres adultos.

Isidora: “Cuando ando en bicicleta yo soy...libre”.

Isidora se entera de este estudio por medio de una informante que le envía el afiche. Es una educadora de párvulos, de 25 años, que ha residido toda su vida en la comuna de Maipú. Cohabita con su padre, su madre y su hermano, siendo la segunda la jefa de hogar, quien ejerce como empleada de una farmacia. Su familia está conformada por ciclistas asiduos/as, por lo que desde los siete años que Isidora ha manejado su propia bicicleta. Siempre se ha trasladado en ciclo; en su más tierna infancia, era acarreada por sus padres en la parrilla de sus bicicletas, para luego ser guiada por las acera y a partir de los doce años se desplaza autónomamente por lo que la bici-movilidad es el método de transporte que más ha utilizado a lo largo de toda su vida, a diferencia de la vasta mayoría de santiaguinas.

La participante muestra ejemplarmente como se desarrollan los imaginarios de movilidad cuando se ha adscrito al ciclismo urbano por largos periodos de tiempo. Comenzando por su desenvoltura para optar por ella, evadiendo las barreras cognitivas que presentan las entrevistadas con menor trayectoria, tales como la sensación de incompetencia, de impertinencia, miedo generalizado y finalmente desagrado hacia los estereotipos y prejuicios. Suele no recorrer extenuantes distancias, ni conforma su círculo social de ciclistas, sin embargo, igualmente se identifica como tal por el gusto y tiempo que le dedica a los ciclos, mostrando una perspectiva cómoda y simple sobre su autodefinición.

Detalla que hoy en día cuenta con una bicicleta rutera llamada “Grumos”, y afirma estimar profundamente sus artefactos, incluso puede percibir la personalidad de dichas máquinas. Curiosamente, dice detestar las bicicletas pisteras en virtud de su carencia de cambios, pero que la *bici* que más ha estimado era una pistera bautizada “flaca”: “Yo la odiaba porque no tenía cambios po’, entonces de repente en las subidas iba a morir... pero es la que más he disfrutado -risas-, la disfrute a morir, me acompañaba, me apaño como uf, para todos lados” (Minuto 14:33). Tal aseveración da cuenta de cómo el cariño hacia las bicicletas generalmente depende en mayor medida de que el artículo cumpla con el rol de compañera y llave de libertad, por sobre los aspectos prácticos. Lo que permite postular que la decisión de la movilidad está atravesada inherentemente por emociones y no simplemente por una decisión de conveniencia como manifiestan autores como Tumblin (2012), quien promulga que los factores más determinantes para la elección del método de transporte son aquellos objetivos como la rapidez, costo-beneficio, y que, si bien considera que los aspectos subjetivos influyen, no aborda los imaginarios socioculturales de cada opción.

A sus ojos, es de perogrullo que la bicicleta ha moldeado su vida, y en coherencia está al tanto de los beneficios que le otorga, asegurando que no podría cederlos fácilmente. La lista de ventajas percibidas comienza con los aspectos prácticos, tales como que la bicicleta no contamina; le facilita la independencia y le permite ser puntual fácilmente. Sin embargo, es evidente que sus beneficios favoritos son de tipo emocional y

psicológico, como la alegría que le entrega pedalear: “La gente en bici nunca anda enojada..., no he visto a todos los que andan en bici con rabia o enojados como los que andan en auto que andan como tensos.” (Minuto 66:01), en concreto le permite mantenerse activa, en contacto con su cuerpo y disfrutar la vida. Este beneficio lo identificó cuando comenzó a desplazarse en bicicleta a su instituto:

Yo eso notaba que cuando me iba en bici llegaba con ánimo..., pero llegaba como adrenalínica, como “Oh va empezar el día”, en cambio cuando me iba caminando o en micro llegaba como con sueño, agotada, así como ni un día más, un día cualquiera (Minuto 03:50)

Defiende que la ciclo-movilidad le facilita instancias en solitario, los que les conceden una bocanada de espontaneidad y de poder ir adonde se le plazca. Simultáneamente, el ciclismo urbano le permite interactuar con otros *compedales*²⁷, los que “Te desconcentran igual, te sacan de lo amargo por así decirlo” (Minuto 65:38), donde la comunicación es percibida como un factor positivo.

Sus recuerdos más preciados en torno a la bicicleta son movilizándose acompañada, pues cuándo se encuentra en compañía manifiesta sentirse resguardada y apoyada, y en concordancia su conducta se torna más vehemente y tranquila. Isidora disfruta ir acompañada de mujeres en las ciclovías después del anochecer, identificando que en estas situaciones se rompe la común contienda de velocidad para poder protegerse de un enemigo exterior: “Se van como en grupo, pero no es como que se pongan de acuerdo, es como ya la voy a seguir y detrás mío viene otra, pero nadie se pasa, entonces ahí cacho que vamos juntas, no es carrera” (Minuto 129:05). Consecuentemente, considera esencial la ayuda y el compañerismo para llevar a cabo esta actividad, verbigracia es que comparte su ubicación al pedalear y se asegura de contar con espacios seguros en su trayecto, en los que ser acogida ante emergencias. Tales postulaciones refuerzan la concepción comunicacional ciclista que postula Augé (2009), sobre cómo el ciclismo es inherentemente social y que su comunicación trasciende las conversaciones, como muestran las mujeres al acompañarse tácitamente.

La educadora postula que la presencia de exponentes femeninos es fundamental para la suma de mujeres en el ciclismo urbano. La participante expresa que se ha negado a interrumpir su adscripción al ciclismo urbano, inclusive a pesar de padecer tendinitis: “Uno ama la bici entonces igual retomé y me dije si no me pasa nada lo retomo, y de repente me duele, pero creo que es lo normal, como secuelas... no la voy a dejar” (Minuto 26:42). Su animadversión al cese del pedaleo lo explica: “El tiempo en que yo la deje yo creo que igual sufrí, sufrí n²⁸... era como interno, como que hacía mi vida normal, pero había algo malo, me falta algo.” (Minuto 67:44), por lo que se subentiende que el ciclismo urbano excede la esfera de la movilización y se prolonga como un bienestar general, el ciclo le entrega motivación.

Isidora denuncia que esta obstinación por las bicicletas ocasiona irritación en los/as automovilistas. Según su percepción, a los/as automovilistas les fastidia que los/as

²⁷ Compedales es una jerga que une las palabras compañero/a y pedal, y que se refiere a otro/a ciclista posicionándolo/a como un compañero en la movilización urbana.

²⁸ “n” hace referencia a mucha cantidad

ciclistas no se vean perjudicados por los atascos vehiculares, lo que les provoca un incremento en su resentimiento hacia los ciclos, el que consideran que justifica los regañones y bocinazos que les propinan para desquitarse. Esboza que los medios de comunicación masivos mantienen una visión peyorativa hacia los/as ciclistas, defendiendo que son imprudentes con datos tergiversados. Nos comenta que el recelo hacia la bici-movilidad igualmente se presenta en su ambiente laboral, donde se burlan de su casco al decirle que es un disfraz.

Desde su perspectiva, esta animadversión se basa en dos ejes, el primero en que a estas personas les provoca temor movilizarse en bicicleta y envidian la libertad que otorga, por lo que, al igual que en los micro-conflictos viales, enuncian comentarios ofensivos para aliviar su frustración. En segundo lugar, sostiene que teóricamente existe recelo hacia el ciclismo urbano a causa de que rompe con los esquemas y mandatos socioculturales: “Claro que vamos en contra del sistema, no le pagamos impuesto a nada, no hay una inscripción como en el auto que hay que pagar permiso de circulación, la bici es totalmente libre” (Minuto 66:35). Esta idea es respaldada por Blue (2014), quien estipula que decidir no adueñarse de un automóvil es una medida considerable, teniendo en cuenta que los costos de estas máquinas se extienden más allá de lo monetario, abarcando ámbitos de tiempo, salud, estrés y comunidad. Por otro lado, la autora plantea que dentro del sistema capitalista se gratifica a quien consume más y menosprecia a quien es capaz de subsistir siendo austero, por ende, el ser ciclista urbano implica desprenderse -al menos en cuanto a la movilización- del sistema capitalista del consumo. En coherencia, CADEM (2023) plantea que, para la opinión general, los/as ciclistas son personas irrespetuosas, temerarias, agresivas e inclusive que transitan “sin norma ni ley” (p.32), por lo que presentarse como ciclista implica cierto grado de resquemor y marginación social.

Para la maipusina las ciclobandas son esenciales para el cuidado de la integridad corporal y son potencialmente beneficiosas, sin embargo, su diseño es deplorable y la irresponsabilidad general de los/as transeúntes, se tornan en espacios peligrosos que facilitan accidentes y desgastes innecesario de componentes de la bicicleta. Un ejemplo de esto es la ciclovía de Av. Pajaritos, la que contiene un poste en sus inmediaciones, lo que implica que, los/as ciclistas deben de coordinarse para evitar un siniestro. En añadidura, en esta ciclovía se entrecruzan constantemente peatones/as, *runners*²⁹, niños/as jugando e inclusive perros/as: “Una vez vi a una señora con un coche y nos puteaba a nosotros los ciclistas, pasaba cualquier persona y le gritaba...y, pero como señora si esto es ciclovía” (Minuto 51:53).

Otra amenaza a tomar en consideración al circular en ciclos es el de un posible ataque o asalto, no obstante, Isidora afirma que prefiere enfrentar este temor mientras está montada en su bicicleta, en lugar de utilizar otro medio de transporte, dado que con este vehículo tiene la capacidad de escapar o incluso utilizarlo como una herramienta defensiva. Esto se debe especialmente al hecho de que en cualquier otra opción se encontraría indefensa, siendo comprobado en varias ocasiones al librarse de asaltos pedaleando vigorosamente.

²⁹ Neologismo que se refiere a las personas que trotan por deporte.

Plantea que existe una marcada disparidad de género entre las vivencias ciclistas. Para comenzar, añora poder circular utilizando pantalones cortos o calzas; sin embargo, se abstiene a hacerlo debido al acoso sexual callejero. Mientras tanto, observa cómo los ciclistas varones pueden andar en bicicleta sin camiseta. Durante un periodo de su adolescencia, cesó el uso de la bicicleta puesto que se avergonzaba de su sudor, no obstante, no sostuvo ese alejamiento dado que su madre la convenció de que sudar es natural y que debía priorizar su amor por el ciclo por sobre los prejuicios patriarcales; este suceso le hizo caer en cuenta de lo injusto que es la imposición de la feminidad para las mujeres. De Beauvoir (1981), quien desmiente el determinismo sexual, defiende que desde la infancia a las hembras humanas se les hace atravesar un aprendizaje para devenir mujer, es a base de esta idea que se desprende el reconocido eslogan feminista: “No se nace mujer, se llega a serlo” (p.109). La trascendencia de esta postura es que testifica que la feminidad es un destino eludible, y por ende las vidas de estas personas pueden ser distintas. Esta reivindicación de la agencia femenina es demostrada en la trayectoria de Isidora, quien a pesar de sentir que vestir calzas o sudar transgrede los mandatos femeninos, ha intentado revertir aceptando la naturalidad de los hechos para poder disfrutar del ciclismo.

Isidora asevera que debe reunirse con mujeres, ya que en espacios separatistas se percibe una relación más horizontal y cálida en el ciclismo. Es por esto que se unió a un grupo de *cicloviajeras*, donde asegura que todas intentan ayudar a las novicias, sin obligarlas a sobre exigirse para ser aceptadas. Para Lagarde (2009), la sororidad se define como un “Pacto político de género entre mujeres que se reconocen como interlocutoras” (p.2), es decir que constituye un acto ético, político y feminista. Por lo que estas acciones que podrían entenderse como inocuas son en realidad atisbos de un pacto político entre mujeres que se posicionan como iguales. Azcuy y Palacio (2008) argumentan que no es posible alcanzar el empoderamiento sin sororidad, dado que en conjunto las mujeres son aptas de devenir en sujetos políticos que puedan elaborar simbolizaciones y discursos distintos a los del patriarcado, y así operar cambios y orientar acciones feministas en los ámbitos sociales. En definitiva, la sororidad cernida dentro del ciclismo urbano constituye un paso -aunque sea pequeño- hacia el empoderamiento femenino, a un ciclismo más igualitario para finalmente alcanzar una realidad más feminista.

Divergencias y convergencias de la diada ciclista.

Los relatos aquí cernidos logran presentar a cada entrevistada y así entregar acercamientos, aunque personales y parciales, sobre la experiencia de la bici-movilidad femenina en Santiago. Estos relatos son producto de un proceso de reflexión y concientización de vivencias, superando una exposición descriptiva baladí de información, configurándose como una instancia para develar emociones, valoraciones y deliberaciones relevantes que comúnmente no poseen cabida en sus ponderaciones diarias, ni en los discursos políticos nacionales. La Memoria en ese sentido, entrega una oportunidad privilegiada para exponerlas y que sean voces que puedan ser escuchadas, por eso se consideró relevante mostrar los miedos, motivaciones y diversas emociones que las mujeres señalaron, aludiendo a enfatizar en la relación íntima que constituyen

con la/su bicicleta, la ciudad y la bici-movilidad, que comulgan al unísono para su identificación con su definición como ciclistas urbanas.

Cada entrevistada aporta su propia aproximación a diversas perspectivas del fenómeno lo que nos lleva a considerar los postulados del feminismo interseccional, donde las sujetas son atravesadas por una diversidad de discriminaciones que exceden el género, y es la intersección de éstas lo que afecta y construye la experiencia única de cada mujer (Crenshaw, 1991). En este sentido, etariamente se divisa que las mujeres que se acercan a la adultez cuentan con una mirada menos victimizante de la condición ciclista, por lo que ensalzan las responsabilidades de los/as ciclistas para con la convivencia vial. Esta reflexión denota un desarrollo de responsabilidad y culpabilidad social, que impulsa a adoptar conductas menos riesgosas. Esta correlación es congruente con la percepción social del riesgo, que indica que los jóvenes tienden a asumir una serie de amenazas que son evitadas por la población adulta, lo que explica su elevada tasa de morbilidad y mortalidad relacionada con accidentes (De Rementería, 2004). Asimismo, estas conductas pueden ser relacionadas con la teoría del desarrollo moral (Kohlberg y Gilligan, 2014), la que postula que existe una evolución de la moral personal que culmina en la búsqueda del beneficio general de la humanidad -a través de “principios éticos universales”, los que podrían ser denominados como principios éticos occidentales-, esta última etapa está relacionada positivamente con la edad, lo que va en concordancia con que las entrevistadas de mayor edad logren ver más allá de sus propios beneficios y adaptan una moralidad más abnegada. En los resultados de Useche et al. (2021), igualmente se describe la tendencia de que a medida que envejecen, los/as ciclistas propenden a apearse más a las leyes y exponerse a menos riesgos.

Con respecto a la clase, la principal desigualdad denunciada radica en la calidad de las calles que transitan donde hay una geografía-residencia que segrega por estratificación económica -condición que se muestra a cabalidad en el siguiente capítulo-. De igual manera, dependiendo de la clase, las condiciones de aprendizaje distan bastante, por un extremo, algunas debieron iniciarse en calles de ripio con obstáculos y encima de bicicletas ajenas e incómodas; mientras que aquellas más pudientes se instruyeron en calles tranquilas y con bicicletas propias. Por otro lado, se entrevistó como la diferencia de clase y el poder adquisitivo afectan la calidad material de las bicicletas que montan actualmente, y pese a que el aspecto más relevante se halla en la relación de compañerismo y la confianza que le entrega la ciclista, un ciclo que cuenta con buenos componentes y que es capaz de resistir las inclemencias del ambiente santiaguino entrega una experiencia más amena, que permite enfocar la atención en peligros externos.

La autovaloración como ciclista presenta dos líneas de pensamientos: La primera posiciona a la identidad ciclista como alcanzable únicamente por medio de la práctica deportiva y un desplante físico intachable; nombrando esporádicamente contar con círculos sociales ciclistas como requisitos; dentro de esta categorización se encuentran Cinthya y Karina las que, al disponer de tales atributos, se auto-identifican como ciclistas. Mientras, la mayoría de las participantes no practican tal disciplina, haciéndolas restarse de la identidad como tal y que en general presentan desconfianza en sí mismas y sus capacidades, sin darle opción de asociarse formalmente a una categoría de pertenencia. No obstante, ciertas entrevistadas postulan que la identidad ciclista no se

centra en capacidades físicas, sino en el cariño y dedicación que se le dedica al ciclismo urbano, en elegirlo cuando es posible y defenderlo como método de transporte óptimo. Esta perspectiva abre la categoría ciclista a las mujeres que aun sin practicarlo como deporte y a pesar de saberse “débiles” demandan un espacio en la comunidad de la que se consideran parte.

En relación a lo anterior, existen tres factores que propician un pedaleo confiado y desenvuelto. El tiempo que lleven practicando la bici-movilidad, se torna irrefutable que una ciclista con mayor trayectoria demuestra simplicidad para elegir transportarse en bicicleta, al igual de presentar pericia ante la multitud de inconvenientes que le deparan las rutas. En segundo lugar, contar con un círculo social ciclista evidencia influenciar positivamente a las mujeres a optar por la bicicleta, lo que va en congruencia con los postulados de la homofilia (McPherson et al., 2001). Finalmente, se visibiliza que el realizar ejercicio con regularidad colabora intensamente en lograr la sensación de capacidad física y de fortaleza mental, los que son necesarios para una conducción amena de sus bicicletas.

Es importante recalcar que estas influencias no inciden necesariamente en la adscripción al ciclismo como disciplina deportiva, ni en las distancia que recorren. Una vasta trayectoria llevar a las mujeres entrevistadas a confiar más en sus capacidades físicas y mentales, que alimenta el disponer de un repertorio más extenso de habilidades que les permite resolver dilemas rápidamente, generando que la bici-movilidad sea una opción inequívoca. Así, el ideal que dibujan las personas que apuntan a altos estándares deportivos se desvía de la tranquilidad y libertad que añoran, que a final de cuentas se consigue con experiencia y confianza.

Se resalta con creces la relación entre cuerpo y bicicleta, la que se presenta como una díada constitutiva de la sujeta central de esta Memoria, configurando la imagen o representación de “la ciclista”. De esta manera, la bicicleta se nos presenta como un artefacto que excede la materialidad y que reúne características humanas que incitan un vínculo extraordinario con quien se monta/ relaciona /moviliza. Simondon (2007) da una antesala para comprender lo expuesto sosteniendo que existe una transformación dual de ambas partes tras la constancia y cercanía entre ellas, lo que torna, dicho burdamente, a la bicicleta en “más humana”, y la humana “más bicicleta”. Tal afirmación se sostiene tras evidenciar que todas las participantes declaran una profunda relación con sus *cletas* y definir las como compañeras, que consecuentemente se mantienen a su lado en circunstancias complejas, tanto viales y pragmáticas, como en etapas emocionalmente difíciles, pero en general por ser parte de sus vidas cotidianas.

Se sostiene generalizadamente una valorización de la bicicleta como el método de transporte óptimo, desde la perspectiva práctica se elevan la rapidez, su bajo costo, escasa mantención y su capacidad de arribar a prácticamente cualquier sitio (Eltit, 2011; Suero, 2010). Sin embargo, los beneficios que logran cautivar y, en última instancia, enamorar a las ciclistas son principalmente de naturaleza subjetiva y deben ser experimentados para ser cabalmente comprendidos. Estos incluyen el bienestar mental que otorga, el alivio del estrés, la satisfacción que les sobreviene al darse cuenta de su capacidad para desplazarse a base de su propio esfuerzo y, por último, la oportunidad de conocer y apreciar íntimamente su entorno y su cuerpo/mente. En suma, la bicicleta

se compone como una compañera que les invita a liberarse de las imposiciones de la feminidad, tanto desde la coacción a ser débiles e incapaces, como a mantenerse en la esfera privada y pasar desapercibidas en la pública.

Asimismo, se concluye que las participantes manifiestan una firme convicción de ser víctimas de la cultura autocéntrica, ya sea desde la escasa consideración en la planificación y mantención vial, hasta la violencia con la que conducen los/as automovilistas y el desdén de los/as peatones/as. Lo que se resume con la percepción de que, al ser mujeres y ciclistas, se les presenta las vías como un espacio particularmente hostil, el que únicamente mejora en las ciclovías, empero estas son limitadas en cantidad, calidad y envergadura.

Análogamente, nueve de las entrevistadas percibieron una desigualdad entre las vivencias femeninas y masculinas, ejemplos de esto son las diferencias, en la confianza en sus capacidades físicas, así como en el respeto entregado por los/as otros/as transeúntes o que los hombres muestran un menor temor a ser asaltados y/ o atacados en comparación con las mujeres – 19.7% vs. 35.4%-(Paz Ciudadana, 2022). En definitiva, la mayoría divisa una notable disparidad en el miedo que experimentan al “andar en bici”, el cual está constantemente presente e influye en sus decisiones. Como respuesta a estas circunstancias, las entrevistadas afirmaron que la sororidad entre las ciclistas se mantiene como un pacto implícito, en el cual, al ser conscientes de los peligros que enfrentan como mujeres, eligen protegerse mutuamente, fortaleciendo así la unidad entre ciclistas femeninas y desafiando los mandatos socioculturales opresivos, llevando a cabo una acción política feminista (Lagarde, 2009).

Dentro de la misma lógica, la elección cotidiana de la bici-movilidad por parte de las mujeres construye una identidad, la que se configura a partir de un estilo de vida que les apasiona y que les proporciona una sensación de libertad, autonomía y alegría. Además, a través de la adopción de la bicicleta como vehículo, estas mujeres identifican que encuentran apoyo y un medio para tensionar normas socioculturales que las instan a permanecer en el ámbito privado. La bicicleta, al ser un medio de transporte que les resulta gratificante y que les permite desplazarse sin demoras y por rutas que consideren convenientes, les facilita la exploración del espacio público y por ende sentirse pertenecientes a él. Es por esto que la díada mujer-ciclista implica, en primer lugar, valentía para enfrentar normas y valores autocéntricos y patriarcales, al igual que un apertura a la libertad de movilidad, comúnmente desconocida para las santiaguinas: “Cada vez que veo una mujer en bicicleta me alegro, porque es la imagen de la libertad” (Anthony, 1896, como se citó en Vasquerizo, 2017, p.1).

La bicicleta, tal como se señaló en los antecedentes, se eleva como una máquina de la libertad, configurándose como herramienta y compañera para alcanzarla (Augé, 2009), esto se esclarece privilegiadamente con que la mayoría de las entrevistadas contesto “libre” a la pregunta “cuando ando en bicicleta soy...”. Asimismo, el ciclismo urbano se configura como una actividad y mecanismo político para dismantelar las desigualdades socioculturales que les aquejan, abriendo el espacio público a las mujeres, por lo que lógicamente la convierte en un artilugio sumamente querido.

V. “Yo no tengo problemas, tengo soluciones”: Territorios urbanos, convivencia vial y estrategias ciclistas para afrontarlos.

Y hoy no es la esperanza
La que me dibuja esta sonrisa
Es la idea de mí mismo
Rodando por la cornisa
(La lira libertaria, 2015, 00:28)

El presente capítulo tiene como propósito develar las infraestructuras e interacciones a las que las ciclistas se afrontan cotidianamente, así como las distintas estrategias y habilidades que desarrollan para sortear dificultades y poder llevar a cabo sus recorridos en bicicleta.

Primero tomamos algunos aportes de la teoría antropológica del territorio para enmarcar la información develada, para luego dar paso a presentar los recorridos consumados. En el análisis, se dividen las secciones según su naturaleza, asumiendo una ordenación jerárquica desde las voces de las participantes: Iniciando con las ciclovías, donde cuenta con mayor pertinencia y derechos para el tránsito de bicicletas, hasta las zonas con menor idoneidad y acceso, es decir las aceras. Cada área presenta su definición, agentes involucrados, interacciones, críticas y finalmente estrategias desplegadas. Posteriormente se describe como el diseño vial afecta al espacio público holísticamente, explayándonos en los procesos de elección de ruta que realizan las mujeres de nuestra Memoria y los aspectos que influyen en éstos.

Las citas de las entrevistadas se dividieron en tres tipos: “Entrevista”, que refiere a los extractos de las entrevistas en profundidad. “Fotovoz”, que provienen de lo dicho durante el recorrido. Y “Entrevista fotovoz”, que dicta que la cita deriva de la entrevista posterior al recorrido.

Teoría del territorio y recorridos.

Si bien la antropología elabora diversas concepciones de lo que es un territorio, esta Memoria se apoya específicamente en los enfoques constructivista y no representacional. El enfoque constructivista defiende que el territorio es producto de la interacción entre las representaciones simbólicas, los discursos, las prácticas sociales y las relaciones de poder. Enfatiza la importancia de las construcciones cognitivas y simbólicas en la forma en que los/as humanos/as perciben, interpretan y se relacionan con el espacio geográfico. Asimismo, este enfoque destaca que las percepciones y significados atribuidos al territorio varían entre los grupos sociales y culturas, y que estos constructos están influenciados por procesos históricos, políticos, económicos y culturales, similar a lo que ocurre con los imaginarios urbanos (Harvey, 1996; Lefebvre, 1973; Massey, 2001).

El enfoque no-representativo de Thrift (2008) apunta que la perspectiva construccionista se centra con demasía en la representación y el significado simbólico de los espacios, y más bien, para comprender el territorio, se debe enfocar en la importancia de las

experiencias sensoriales, emocionales y afectivas en la configuración del espacio y en las relaciones de poder que se despliegan en él. En suma, es un llamado a prestar atención a las formas en las que se interactúa con el entorno físico y cómo estas interacciones moldean las experiencias y prácticas cotidianas.

Para el autor es esencial incorporar el movimiento y el juego a este análisis, tanto desde la fluidez cinética y empírica de los cuerpos, como en los procesos, esto debido a que rechaza tajantemente la fijación en las sustancias, al igual que la creencia de que las estructuras son estáticas y las identidades fijas. Congruentemente, propone que la antropología del territorio debe investigar las prácticas, refiriéndose a conjuntos de acciones materiales o estilos de comportamiento que han adquirido suficiente estabilidad a lo largo del tiempo -como lo es el ciclismo urbano-, dado que estas logran influir en cómo las personas interactúan con el espacio y construyen su experiencia.

Esta perspectiva es útil para este estudio en vista de que comprende la importancia de los objetos, dialogando con la teoría de actor-red donde los objetos influyen y provocan una respuesta sensorial y emocional que está intrínsecamente relacionada con la experiencia corporal. Esta interacción entre los objetos y la experiencia corporal interviene sustancialmente en la construcción del sentido del mundo, que en este estudio se consolida con la diada bicicleta-mujer, que como advertimos en el capítulo anterior construye sentido de mundo, otorgando un nuevo/otro territorio en cada mujer.

Asimismo, el enfoque no-representacional posiciona al cuerpo como meollo de su teoría, en vista de que las experiencias y percepciones del mundo están inherentemente ligadas al cuerpo y a la capacidad sensorial. Entiende el cuerpo como una herramienta fundamental a través de la cual los/as sujetos conocen y se relacionan con el mundo. En concreto, la corporeidad y las experiencias sensoriales son consideradas elementos clave para comprender cómo se interactúa y se otorga significado al espacio. Thrift (2008) se adscribe al giro afectivo, al igual que esta Memoria, destacando la importancia de las dimensiones emocionales, afectivas y sensoriales en la configuración y comprensión del espacio, reconociendo que las emociones desempeñan un papel central en las prácticas espaciales y en cómo se experimenta y se relaciona con el entorno.

Para esta investigación se llevaron a cabo cinco recorridos, para ilustrarlos de mejor manera se presentan en mapas con trazados de distintos colores, los cuales simbolizan la sección de la vía por la que circuló la ciclista: vereda, ciclovía o calzada. Los planos se organizan de oriente a poniente. Se presentaron casos en los que el trayecto fue efectuado totalmente por ciclovías, otros en los que se debía recorrer tramos por calzadas y veredas para arribar a una ciclorruta y finalmente hubo itinerarios que adolecieron completamente de ciclobandas, demostrando que las ciclovías no componen una opción común para quienes montan bicicletas, siendo experiencias supeditadas a los territorios que se transitan, donde claramente el sector nor-oriental es privilegiado al acaparar las bicisendas.

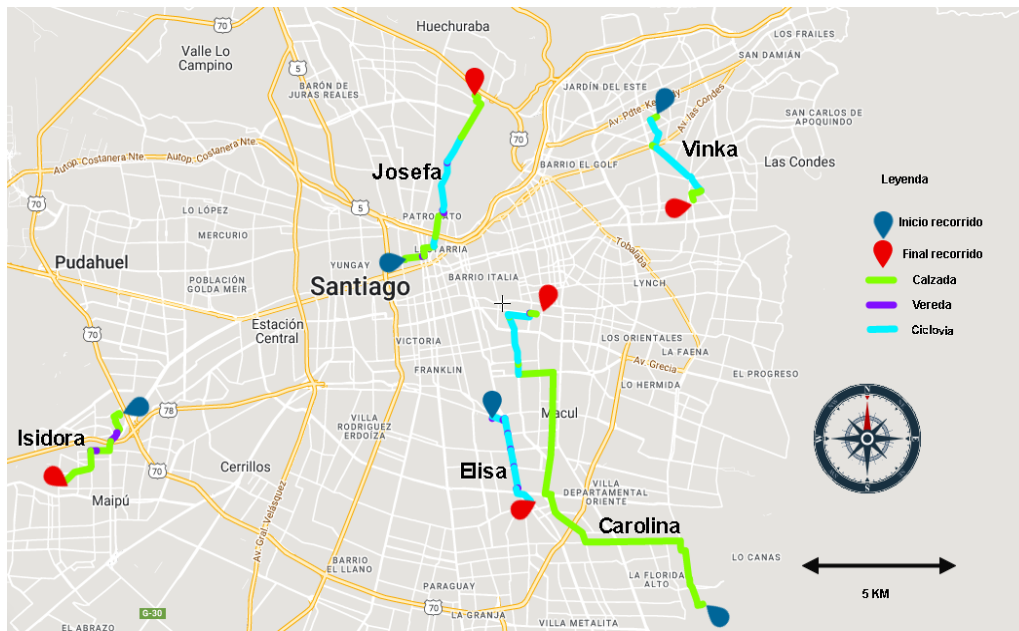


Figura 1: Mapa general de recorridos de fotovoz. Fuente: Elaboración propia.

Vinka: El trayecto tuvo lugar el día 17 de noviembre del 2022, día abochornado con una temperatura elevada. La ciclista llevaba pantalones cortos de mezclilla, una camisa, un casco, gafas de sol y su botella de agua. El recorrido alcanzó los 4 kilómetros y su duración fue de 12:56 minutos.

Carolina: Fotovoz llevado a cabo el 11 de octubre del 2022, día soleado. Portaba calzas, polera deportiva, casco y una botella de agua. Antes de iniciar se colocó bloqueador solar, el trayecto fue de 15.8 kilómetros y duró 49:54 minutos.



Figura 2: Recorrido Vinka. Fuente: Elaboración propia.

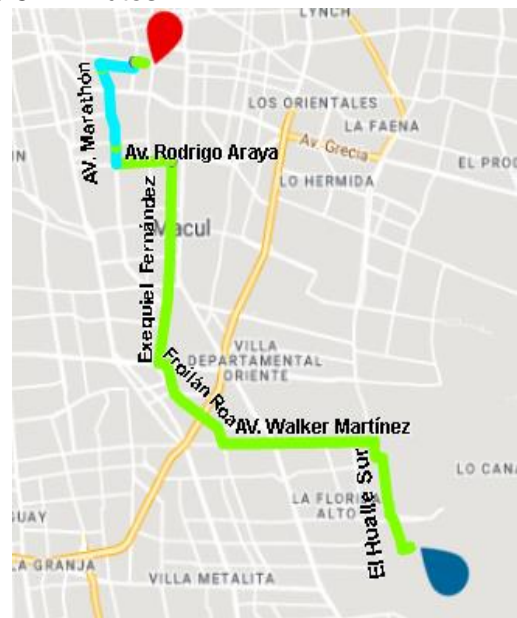


Figura 3: Recorrido Carolina. Fuente: Elaboración propia.

Elisa: Trayecto efectuado el día 7 de noviembre del 2022, tarde inusualmente fría para el mes. Vestía jeans y polera de algodón, portó únicamente su casco. Tuvo una longitud de 7 kilómetros, fue de ida y vuelta por el mismo trayecto y se duró 35:32 minutos.

conecta a los diferentes puntos de la ciudad. Por consiguiente, resulta lógico que las ciclistas utilicen las calles como vías de circulación para desplazarse hacia sus destinos. No obstante, esta precisión falla en explicar que esta infraestructura contiene secciones de diversa naturaleza, las que consecuentemente entregan distintas experiencias. Es por esto que se decidió separar la calle en tres: cicloavía, calzada y vereda; para así poder analizar cabalmente las características, imaginarios y estrategias que le competen a cada sección.

Análisis de las cicloavías: De “En verdad las cicloavías no valen nada”³⁰ a “son un descansito”³¹.

Legalmente la cicloavía es entendida como el “espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y otros ciclos. La vía puede estar segregada física o visualmente, según las características y clasificaciones que se definen mediante un reglamento.” (Biblioteca del congreso nacional de Chile, 2020). Cabe destacar que el tránsito o detención de cualquier transeúnte o automovilista en alguna ciclovenida es ilegal, consagrando las cicloavías como el único sitio dedicado exclusivamente a la circulación de bicicletas, en razón de aquello, las ciclistas identifican una sensación de propiedad a su uso inigualable.

En respuesta a esto, los/as agentes de las cicloavías debiesen ser únicamente conductores/as de ciclos empero, las ciclobandas son sistemáticamente invadidas por personas no-ciclistas que ingresan y transitan por ellas sin respetar su propósito inicial. Su uso se ve dificultado principalmente por la pobre infraestructura y el mal uso de esta. Lo que genera que la totalidad de las participantes denuncie sostener una intrincada relación con las cicloavías. “Mi relación con las cicloavías es como de amor odio en verdad” (Entrevista Karina, minuto 22:59).

La primera razón de esta compleja relación es la pobre infraestructura, la que comienza con la deficiente planificación de ciclobandas, que se demuestra en su mala conectividad y finales abruptos (Figura 7). Luego se encuentra el diseño inadecuado, evidenciado en que las ciclo rutas atraviesan paraderos del transporte público, están mal señalizadas, contienen postes y árboles, presentar dificultades de drenaje, así como que se unen con las aceras, forzando el contacto con peatones/as. Por otra parte, se denunció que las cicloventas están diseñadas para viajes recreativos y no para la bicomodidad, prueba de esto es que la Guía de Composición y Diseño Operacional de Cicloavías (MTT, 2019) considera la velocidad máxima de la calzada a la hora de planificar cicloavías, más ignora el probable uso que se le dé a tal ciclobanda, desarrollando espacios que concluyen siendo angostos y repletos de curvas que obstaculizan un tránsito rápido.

Por otro lado, una construcción prolija y una mantención constante son fundamentales para el correcto funcionamiento de las cicloistas, lamentablemente estas condiciones se manifiestan rara vez. Al contrario, estas estructuras suelen presentar pruebas de deterioro, como grietas, baches, basura y/o vegetación (Figura 8). Si bien estas

³⁰ Entrevista Cinthya, minuto 59:07

³¹ Entrevista fotovoz Carolina, minuto 36:38

condiciones son transversales a todas las secciones de las calles santiaguinas, es importante destacar que, debido a la exposición de los cuerpos de los/as ciclistas, las contingentes consecuencias que enfrentan son más graves que las de los automovilistas. Esto hace que sea imperativo mantener las calles en buen estado para garantizar su seguridad, igualmente no mantenerlas adecuadamente se convierte en una decisión política, ya que implica percibir la seguridad de los/as ciclistas como un problema de baja urgencia. Cabe señalar que los trazados para un pleno desplazamiento se ven atravesados por el territorio que transitan, dado que la infraestructura vial depende directamente de las comunas, las que presentan una marcada diferenciación socioeconómica.

Estas negligencias mencionadas transforman a las ciclovías en engorrosas, propicias a accidentes y desagradables de transitar, en palabras de Isidora “¿La ciclovías es para la bicicleta o no es para la bicicleta? (Entrevista minuto 50:55).



Figura 7: corte abrupto ciclovías. Minuto 05:27. Fotovoz Vinka. Fuente: Elaboración propia.



Figura 8: plantas ocultando ciclovías. Minuto 07:13. Fotovoz Vinka. Fuente: Elaboración propia.

Para dar frente a la pobre infraestructura, las ciclistas han desarrollado un grupo de estrategias que giran en torno a la corporalidad y territorialidad. Comenzando con Elisa, quien descubrió que, si se sostiene únicamente sobre los pedales, sin tener contacto con el sillín, evita el golpe provocado por las grietas y/o baches del camino. Dentro de la misma línea, las jóvenes manifestaron conocer de memoria los obstáculos de los trayectos que más frecuentan, lo que significa que no les es necesario prestar suma atención para esquivarlos. De manera similar, esto se aplica a la falta de conectividad, puesto que la única solución a la que recurren es familiarizarse con diversas alternativas disponibles en caso de que su ruta original se vea interrumpida de forma abrupta. La acción de último recurso consiste en evitar las ciclorrutas que son percibidas como "castigadoras", haciendo referencia a aquellas que presentan una planeación y mantenimiento extremadamente deficientes. Esta elección es tomada debido a que resulta más placentero transitar por una calzada que por una ciclovías en tales condiciones. Una muestra de esto es el caso de Carolina, quien rechaza la ciclovías de AV. Vicuña Mackenna y, por ende, prefiere desplazarse por calles interiores.

A pesar de que existen numerosas alegaciones con respecto al deterioro de las ciclovías, todas las participantes coinciden en que una ciclovías bien construida, diseñada

y pavimentada representa uno de los mayores deleites que se pueden vivenciar en el ciclismo urbano, es decir, una buena ciclovía promueve y fomenta el uso del ciclismo urbano. Pues al evitar vehículos de los que resguardarse, y no tener hoyos, hacen que las ciclistas ansiosas de velocidad, o que están apremiadas por el tiempo puedan desplazarse correctamente. Todas reafirman que las ciclovías no debiesen estar ideadas únicamente para la recreación, sino que igualmente como una vía para el transporte efectivo.

El otro eje principal de las críticas hacia las ciclorrutas es el mal uso de otros/as transeúntes. Es decir, parte significativa de la ineptitud de las ciclorrutas es contribuida por los/as usuarios/as que infringen las leyes y reglas de uso de las ciclovías. Las infracciones de las normas de las ciclobandas generan variadas consecuencias, iniciando con que el hecho de que peatones/as se inmiscuyan en ellas, implica que las ciclistas deben esquivarlos/as o interactuar con ellos/as, resultando en una notable reducción de la fluidez y velocidad de su viaje. Por otro lado, los automovilistas tienden a estacionar sus vehículos sobre las ciclovías, activando ocasionalmente las luces de emergencia. Esta situación enfurece aún más a algunas de las participantes, dado que, encender dichas señaléticas no les otorga el derecho de detenerse en cualquier ubicación de su elección. Esta conducta da lugar a un nuevo símbolo de la cultura autocéntrica, ya que, a pesar de que los automovilistas ya ostentan la mayoría de la calle, continúan apropiándose del espacio ajeno (Urry, 2004), aparentemente justificados por el hecho de activar sus luces. Finalmente, y de manera un tanto irónica, las participantes denuncian que los/as ciclistas igualmente incurren en actos fuera de lo permitido, muestra de aquello son el scooter³² y bicicleta de Correos Chile aparcados en plena ciclovía. A estas transgresiones se suma el hecho de que los/as usuarios/as de monopatines suelen adelantar a velocidades imprudentes, generando temor que refleja una falta de respeto.



Figura 9: scooter estacionado en ciclovía de Estocolmo. Fotovoz Vinka, minuto 02:01. Fuente Elaboración propia.



Figura 10: auto atravesando ciclovía. Fotovoz Carolina, minuto 42:21. Fuente Elaboración propia.

³² Ciclo, comúnmente propulsado eléctricamente, en el que se monta a pie, y ocasionalmente sentado, empero no a horcajadas, así difiriendo de las motocicletas.

En vista de que las ciclovías son escasas en Santiago, la mayoría de los trayectos de las participantes son realizados en espacios ajenos, en los que son constantemente vilipendiadas y expulsadas, por lo que exigen respeto por la reducida infraestructura que les corresponde y les irrita profundamente sus vulneraciones.



Figura 11: peatón caminando por ciclovía. Fotovoz Vinka, minuto 10:33. Fuente: Elaboración propia.



Figura 12: automovilistas desacatando el cede al paso en cruce peatonal y ciclista. Fotovoz Vinka, minuto 10:47. Fuente: Elaboración propia.

Nuevamente, las ciclistas elaboraron habilidades para sortear los contratiempos y así disfrutar una movilidad amena. Estas aptitudes están vinculadas con la comunicación y varían principalmente según el nivel de confianza. En primer lugar, se observan en ciclistas que se sienten abrumadas al interactuar con desconocidos y por ende optan por apegarse a estrategias evasivas y no confrontacionales, como descender de la bicicleta o reducir la velocidad para pasar desapercibidas.

Me incomoda mucho cuando la gente se cruza, pero me da ansiedad decirle a la gente "permiso oye voy pasando", no sé cómo puede reaccionar la gente, me daría mucho pánico que alguien me dijera que "no" o "mira dónde vas tú" o ponerse a discutir... me da miedo que me respondan... Entre decirle algo, o no decirle anda y tener que rodearlo o esperar un ratito prefiero esperarlo. (Entrevista fotovoz Elisa, minuto 01:53)

Dando paso al siguiente nivel de confianza, algunas ciclistas prefieren demostrar una convicción no confrontacional y pedir permiso a quien está interfiriendo el camino, o vociferar "cuidado" a los/as choferes que vayan a realizar alguna maniobra que las ponga en riesgo. Finalmente, y como último escalafón, un grupo de ciclistas recurren a la convicción sin temor a afrontar e interpelar a aquellas personas que estén transgrediendo las ciclobandas, además de señalarles su infracción. Ignorando la considerable probabilidad de que el/la peatón/a se encohere.

Según Adair (1992), el cuerpo no es una entidad meramente biológica, sino que debe entenderse como un fenómeno sociocultural. En consecuencia, la conducta corporal no puede ser clasificada como "natural", dado que se encuentra inmersa en estructuras, simbologías y normas que son aprehendidas y que moldean las prácticas, los movimientos y los gestos corporales. Hilando más fino, los valores y estructuras socioculturales se encarnan y luego se cristalizan en prácticas como el ciclismo. Lo que puede ser visto en las disposiciones físicas que adoptan las participantes ante las intromisiones de transeúntes a las ciclorrutas. Por otra parte, para Bourdieu (1996)

aspectos como el lenguaje corporal transmiten información sobre la posición social de quien la ejecuta, es decir que se podría leer que la respuesta sumisa de Elisa ante los agravios son una demostración de su pertenencia a la feminidad y como esta le ha socializado, en vista de que se les coacciona a estas sujetas a ser pasivas y conciliadoras.

No obstante, nuevamente ante los mandatos estructurales que se presentan como opresores, existe cabida para la agencia y la disputa de estos mandatos. Desde la teorización de Butler (2007), la estrategia de vociferar y enfrentar a los/as transeúntes invasores, significa una oposición a los mandatos de género, dado que las ciclistas están utilizando sus cuerpos y voces para reclamar su derecho a las vías, así como supone una negativa a conformarse con las expectativas y las restricciones de género que podrían llevar a una mujer a permanecer en silencio o a evitar el conflicto.

A pesar de la intrincada relación con las ciclovías, la totalidad de participantes considera que sería un grave error postular que no son queridas, utilizadas y que representan un gran avance a la sensación de seguridad de las ciclistas. Así, a pesar de los inconvenientes, las ciclorrutas amenizan la experiencia de transporte y por ende invitan a utilizarlas cotidianamente “El hecho de que haya ciclovía, aunque sea mala, me da tranquilidad... es como un descansito... no tengo que ir tanto a la velocidad de los autos, como al ritmo de la calle” (Entrevista fotovoz Carolina, minuto 36:27).

Para ellas, el uso de las ciclovías disminuye el riesgo de atropello y por ende les permite ir al ritmo que les plazca, así como bajar la guardia. Esto implica que el primer motivo para preferirlas es en realidad la sensación seguridad que otorgan y no su practicidad, esto se pone de manifiesto en el trayecto de Vinka, quien prioriza utilizar la ciclovía por encima de la calzada, a pesar de que esta implique alargar su camino 200 metros y lidiar con varios peatones/as que se cruzan en su ruta. Las ciclovías son consideradas como una buena opción, que las posiciona como un medio de transporte legítimo y por ende no se busca su erradicación, al contrario, se desea una ampliación de ellas, una mejora de su calidad y en definitiva un respeto más arraigado.

Afirmaciones que revelan que las ciclovías son un valioso invento para el ciclismo urbano y parte de una solución pública para mejorar la movilidad urbana. En este sentido las autoridades municipales deberían dar prioridad a su construcción en lugar de enfocarse únicamente en mejorar las condiciones para los automóviles (Mora y Rocco, 2020). No obstante, y como ya fue probado, es fundamental que se apeguen a estándares mínimos para cerciorarse de que su uso sea ameno y seguro. A ojos de las participantes, para que una ciclorruta sea considerada de buena calidad, debe de cumplir con: estar bien pavimentada; bien iluminada; bien conectada y primordialmente que esté exitosamente distinguida y apartada, tanto de la calzada como de la vereda, para así no lidiar con peatones/as, ni correr el riesgo de ser arrolladas por un automóvil que transita a más de 50 km/h. El hecho de que cuenten con separadores es tranquilizante, dado que, a pesar de que un vehículo fácilmente puede traspasar estos separadores, cumple con delimitar los territorios y remarcar que su traspaso es indebido. En suma, la separación es un símbolo y la tranquilidad es un gesto psicológico más que factico. Garrard et al. (2008), señalan que si bien, todos/as los/as ciclistas declararon preferir ciclovías segregadas, el grupo que las considero indispensables fueron mujeres

y ciclistas con poca experiencia debido a su aversión al riesgo. El corolario de esto es que aquellos grupos que perciben riesgo más fácilmente precisan de espacios seguros para motivar su adscripción al ciclismo. Cabe mencionar que las ciclovías santiaguinas están regidas por una normativa que sigue estándares internacionales (Subsecretaría de transportes, 2019), que son similares a los propuestos por las entrevistadas, sin embargo, tan solo el 29% de las ciclovías capitalinas alcanza dichos requerimientos (Tiznado-Aitken et al., 2022).

Finalmente, la presencia de las ciclistas impone una moralidad de uso y, en consecuencia, no utilizarlas provoca culpa, incluso sabiendo que su implementación es deficiente, lo que genera una contradicción emocional difícil de manejar y lleva a las mujeres a utilizar las ciclovías a pesar de ser perjudiciales para sus bicicletas y de tener que sortear obstáculos constantemente. Sin perjuicio de esta emoción, las entrevistadas sostienen que ellas son las únicas con potestad de culpabilizarlas por sus actos, por lo que categorizan como hipócritas a los/as automovilista que les reprenden, en vista de que ellos/as quebrantan más las leyes y con esto amenazan a mayor cantidad de población. El hecho de que prevalezca la culpa en este grupo de féminas no es fortuito, sino que esta emoción es una herramienta sociopolítica de control, para que las mujeres se comporten de acuerdo con los estándares patriarcales (Lagarde, 1997) es por esto que desde la socialización se le empuja a las niñas a preponderar a la culpa y a cumplir las normas sociales y las leyes más rigurosamente que los varones (Bartky, 2015). Igualmente se puede adjudicar dicha emoción a que, según Lagarde (1997), la identidad femenina se construye alrededor de servir al otro, por lo que, la edificación de una ciclovía puede ser entendido como un capricho innecesario que les es concebido, por lo que no utilizarla, a pesar de su mal estado, es comprendido como un acto sumamente irrespetuoso y que demuestra falta de educación, nuevamente suscitando culpa.

Análisis de las calzadas: Transeúntes de segunda clase.

La ley del tránsito dicta que calzada es la "Parte de una vía destinada al uso de vehículos motorizados y de tracción animal." (Ley 18.290, 2018, art. 2.). La primera particularidad que salta a la vista es que no incluye a los ciclos y sin perjuicio de aquello, la ley del tránsito (Ley 18.290 del 2018, art. 222) les constriñe a deambular por ella, por lo que se subentiende que la calzada prioriza a los vehículos motorizados y los ciclos son una suerte de invitados. Lo que se condice con las sensaciones que describen las ciclistas de ser usuarias de segunda clase.

En vista de la naturaleza de las calzadas, son la sección que aúna a la mayor cantidad de agentes: vehículos privados mayores y menores, buses y automóviles del transporte público, ciclos e incluso esporádicamente peatones/as. Esto implica inevitablemente la prevalencia de interacciones y por ende, la necesidad de convivir y dialogar con diversos agentes con sus propias idiosincrasias, poniendo a prueba la convivencia vial y edificando a la calzada como un territorio en disputa.

Al igual que las ciclobandas, las calzadas son criticadas por las participantes por su infraestructura y la convivencia. Se acusa que desde el diseño existe inequidad, puesto que, al ser protagonistas de las calzadas, se diseñan las vías en pos de que entreguen

una experiencia lo más grata posible para los/as automovilistas, lo que en la mayoría de los casos va en desmedro del resto de los/as usuarios/as. Es relevante comprender que la planificación de las calzadas es de suma importancia en tanto ejerce mayor influencia sobre las leyes en el comportamiento e idiosincrasia de los/as transeúntes (Martens et al., 1997).

Para iniciar, las calzadas pueden ser estrechas, lo que provoca la sensación de riesgo ya que los/as automovilistas les adelantan con poca separación. En el extremo opuesto, las calzadas pueden ser amplias, lo que por una parte significa que les otorgan un cuantioso margen al ser adelantadas, pero por lo general implica que los/as conductores/as manejan a mayores velocidades. A pesar de esta contingencia las ciclistas prefieren que sean amplias, lo que se condice con el estudio de la National Association of City Transportation Officials [NACTO] (2014). De los testimonios se desprende que la zona permitida socialmente para que transiten los ciclos es la berma o apegados estrechamente al costado, espacio muchas veces receptor de basura y escombros, lo que refuerza la sensación de ser transeúntes de segunda clase.

Por otro lado, la calidad de las pistas depende directamente de si están adecuadamente pavimentadas, ya que una calzada repleta de baches y variedad de obstáculos exige atención permanente para poder evitarlos, muchas veces puede significar pedalear al medio de la vía, el que es considerado territorio de vehículos motorizados lo que, desde su perspectiva, aumenta la probabilidad de accidentes. Similarmente existen calzadas en las que el sistema de drenaje es ineficaz, en consecuencia, se anegan con gran facilidad, como es el caso del cruce de Av. Tobalaba con Av. Walker Martínez, en el que Carolina señala, se inunda con la más mínima precipitación, lo que le fuerza a cambiar y alargar drásticamente su trayecto: “Esto en invierno se inunda de pana... la otra vez pase post lluvia y me moje todos los pies, pésimo... como que en verdad no había manera de evitar tanta agua, ni siquiera hay vereda en la wea’ “(Entrevista fotovoz Carolina, minuto 07:33).

Acorde a su razonamiento, la permanencia de baches y calles paupérrimamente pavimentadas se tolera en gran medida gracias a la cultura autocéntrica, dado que, para los grandes automóviles, las irregularidades son una molestia menor, mientras que para las bicicletas rígidas representan un gran contratiempo. Por otra parte, la ciclista indaga sobre cómo la experiencia ciclista en las calzadas se ve sujeta a la clase, puesto que, al igual que en las ciclobandas, el buen diseño y estado de las calzadas depende de los ingresos de las comunas, lo que se evidencia en el fotovoz de Isidora -el cual transcurre en Maipú-, en el que la generalidad de las calzadas contenía baches, pozas de agua y grietas. El otro extremo se cristaliza ejemplarmente en el recorrido de Vinka, donde prevalecen espacios verdes y vegetación. Estos componentes son añorados por la totalidad de participantes y como es de prever, se hayan predilectamente en zonas privilegiadas económicamente, como es la comuna de Las Condes.



Figura 13: Calle de Maipú mal pavimentada, con pobre vegetación y una poza de agua. Fotovoz Isidora, minuto 18:57. Fuente: Elaboración propia.



Figura 14: Calle bien pavimentada, amplia y con vegetación. Fotovoz Vinka, minuto 12:57. Fuente: Elaboración propia.

Del mismo modo, las vías albergan un rango de tránsito, que fluctúa desde una vía residencial que se caracteriza por su tranquilidad, hasta grandes avenidas que se distinguen por contener un estancamiento vehicular perpetuo; ambos elementos implican beneficios y perjuicios, por lo cual la preferencia por alguno es meramente personal. El motivo tras esto es que las avenidas suelen ser más expeditas al ser rectilíneas, mientras que en las calles sosegadas corren menos peligro de ser atropelladas, especialmente a causa de que éstas no son parte del trayecto de buses y por lo mismo, la mayoría de las entrevistadas afirma preferirlas. El nivel de tránsito condiciona la relación e imaginario que construyen las ciclistas con los caminos, en vista de que proporcionan distintos niveles de tranquilidad y velocidad.

A su vez, se formularon diversas críticas sobre las interacciones viales, iniciando con las relacionadas a los/as choferes de vehículos privados. Los registros permiten divisar cómo los/as conductores/as adoptan conductas prepotentes y amedrentadoras en contra de las ciclistas, las participantes sostienen que esto se debe a que los/as choferes presumen que los ciclos no deberían circular por la calzada: “Se creen dueños de las calles” (Entrevista Elisa, minuto 70:56). El primer incidente tuvo lugar a escasas cuadras del punto de partida del recorrido de Elisa. En esta ocasión, un conductor ignoró la señalización en rojo de un paso de peatones mientras ella se encontraba atravesándolo, situación que puso en peligro tanto la integridad de los peatones presentes como la de la joven. A pesar de aquello, ningún transeúnte ni la ciclista se vieron molestos por el acto; inclusive Elisa cayó en cuenta del suceso al revisar el registro. Un ejemplo similar es el momento en que un autobús adelanta a Josefa y luego dobla hacia la derecha sin señalizar, casi atropellándola. Las reacciones de estos casos exponen como los/as UVR han normalizado no ser respetados/as.



Figura 15: vehículo atravesando en luz roja. Minuto 02:51 fotovoz Elisa. Fuente: Elaboración propia.



Figura 16: Autobús doblando y casi atropellando a Josefa. Minuto 15:13 de fotovoz Josefa. Fuente: Elaboración propia.

Otra estrategia empleada por los conductores para menospreciar y hostigar a los ciclistas urbanos es utilizar el claxon como una forma de advertencia para indicar su presencia cercana. Esto, a su vez, obliga a los usuarios de vehículos no motorizados a apartarse y evitar ser arrollados, ya que el conductor comunica que no modificará su trayecto. Dentro de la misma lógica, podemos divisar varias instancias en las que los/as automovilistas no respetan el metro y medio mandatario para adelantar a ciclos³³, aún más, en ocasiones lo ejecutan a velocidades desmedidas que en suma son ilegales y peligrosas para los/as ciclistas, como le acaeció a Isidora en su recorrido, quien ipso facto intercambio la calzada por la vereda diciéndole irónicamente al chofer “Gracias, amigo” (Fotovoz minuto 07:41). Empero, la joven comentó posteriormente que le disgusta la calle Manuel Rodríguez, dado que, acorde a su estrechez, no es posible para los automóviles conceder el metro y medio al sobrepasar, es decir que juzga que es un problema de infraestructura. Esto es contradictorio dado que ella domina lo que estipula la ley sobre el adelanto a ciclos y, sin embargo, en lugar de estar enfadada por que



los/as conductores/as la sobrepasan ilegalmente, sostiene que ellos/as no cuentan con otra opción. Estas conductas reiteran la violencia de la jerarquía vial construida por la potencialidad de infringir daño de los vehículos motorizados.

Figura 17: auto -blanco- adelantando a menos de 1.5 metros. Minuto 07:38 fotovoz Isidora. Fuente: Elaboración propia.

³³ La ley chilena rige que: “En caso de que un vehículo motorizado adelante o sobrepase a bicicletas u otros ciclos, deberá mantener una distancia prudente respecto al ciclo de aproximadamente 1,50 metros, durante toda la maniobra.” (Ley 18.290, 2018, art. 120)

Existen conductas prepotentes de pilotos/as que, aunque no involucran directamente a los ciclos, igualmente les afectan. El primer patrón es el de ir a la velocidad que la vía les permita físicamente, en lugar de atenerse a los límites legales³⁴, lo que se traduce en conducir a velocidades que, en primer lugar, no permiten la debida reacción y en segundo puesto que son altamente mortales en caso de colisión (Aarts y Van Schagen, 2006), por lo que es lógico que este factor eleve el miedo de las ciclistas. A su vez, se identifica que los vehículos estacionados en sectores inadecuados e ilícitos entorpecen



el flujo de los ciclos; este comportamiento exaspera a las entrevistadas dado que expone cómo los/as una vez más el auto-chofer son los “dueños/as de las calles”.

Figura 18: automóvil detenido ilegalmente con luces de emergencia en la calzada. Minuto 09:32 fotovoz Carolina. Fuente: Elaboración propia.

Los usos indebidos que fueron mencionados producen interacciones conflictivas, esto se evidencia en que cuando los/as pilotos/as cometen un error, tienden a contestar de dos maneras. La primera consta en no responder y aparentar que la falta no ocurrió, intentando eludir cualquier responsabilidad y así no afrontar las consecuencias. Y la segunda contestación es vociferar “sorry”³⁵ o hacer un ademán rápido con las manos para expresar arrepentimiento. Para las participantes ambos son un intento de minimizar la infracción, olvidando la mortalidad de la máquina que están manejando y el desamparo que corren los UVR: “Tu sorry igual me pudo haber matado” (Entrevista fotovoz Vinka, minuto 03:47).

Pese a que la mayoría de las objeciones se dirigieron a vehículos privados, se instaló el consenso de que los buses del transporte público son los más temidos, debido a su gran tamaño, a su tendencia a exceder la velocidad máxima y a la falta de consideración de sus choferes: “Las micros también obviamente que son gigantes y me han pasado caleta de veces terrible cerca y quedai’ helada como conchesumadre” (Entrevista Carolina, minuto 17:06). Ciertamente este temor no es infundado, dado que Chile cuenta con un extenso historial de accidentes fatales que involucran autobuses (CONASET, 2021a), por lo que están impresos en el imaginario del ciclismo urbano como un peligro inminente. Estas consideraciones permiten entrever nuevamente los efectos de la cultura autocéntrica que, en este caso, instaura territorios prohibidos para las ciclistas por el miedo.

Finalmente, los/as peatones/as igualmente pueden entorpecer el tráfico, desobedecer leyes y ocasionar accidentes. Josefa, quien debe recorrer diariamente el centro de la ciudad, declara que los/as transeúntes son sumamente peligrosos/as dado que frecuentemente cruzan la calzada desprevenidamente cuando se producen congestiones vehiculares, por lo que emergen repentinamente entremedio de los

³⁴ Los límites de velocidad corresponden a 50km/h máximo en zonas urbanas, aunque en ciertas calles el límite es de 30km/h (Ley 18.290, 2018, art. 145).

³⁵ Sorry es un anglicismo que se traduce como “lo siento”. Es utilizado en Chile como un eufemismo de perdón, para referirse a equivocaciones menores.

automóviles, obligando a la ciclista a esquivarlos/as o frenar drásticamente. Al igual que en las ciclorrutas, tanto para la abogada como para Vinka, los/as caminantes pueden reaccionar de maneras aún más violentas que los/as conductores al ser regañados/as,



muestra de esto es cuando, en el fotovoz de Josefa, un hombre cruza la calle Merced, obligando a la entrevistada a detenerse, a lo que ella le riñe y él contesta con groserías en lugar de realizar una autocrítica. Estas acciones generan un conflicto considerable para las ciclistas, ya que ellas no quieren herirles.

Figura 19: Peatón cruzando en zona indebida de la calzada. Fotovoz Josefa, minuto 07:31. Fuente: Elaboración propia.

Pese a los aspectos adversos de las calzadas, estas son añoradas en virtud de su insuperable conectividad y que permiten alcanzar altas velocidades. Una vía bien pavimentada, amplia y con poco flujo es vista como un lujo, un momento de goce íntimo entre la ciudad, la *bici* y la ciclista y a fin de cuentas es una de las razones por las que la bici-movilidad se convierte en amena. Gracias a esto, las ciclistas elaboran un repertorio de estrategias y habilidades para desarrollar el ciclismo urbano en este espacio que son constreñidas a utilizar y que aun así se les percibe como intrusas.

Dando inicio con aquellas habilidades apuntadas a sortear las carencias infraestructurales, las participantes anuncian sortear las calzadas que se encuentren en mal estado, lo que logran al recurrir a su memoria, construyendo un refinado mapa mental. Esta estrategia suscita cierto orgullo entre las ciclistas pues la capacidad de



memorizar los obstáculos presentes en las rutas más frecuentes es un logro que activan al adelantar procedimientos como reducir velocidad y esquivar baches, sin la necesidad de prestar atención constante a cada obstáculo y, en consecuencia, les brinda la libertad de distraerse ocasionalmente.

Figura 20: Josefa acelerando gracias a las buenas condiciones de la calzada. Fotovoz Josefa, minuto 29:34. Fuente: Elaboración propia.

El diseño vial y el uso están profundamente entrelazados, por lo que se idean habilidades que responden a situaciones que mezclan ambas esferas. La táctica de subirse a la vereda, a la que se acude tanto en el caso de que las condiciones materiales de la calzada no permitan una circulación segura, así como cuando se sienten amedrentadas e inseguras debido a alguna maniobra desconsiderada e imprudente de un/a conductor/a -como acaece en la figura 17. No obstante, tal operación puede ser

comprendida como una expulsión exitosa de la calzada y en las participantes prolifera el imaginario de que las ciclistas no poseen derecho factico a la vía.

Las entrevistadas tienden a preferir una vía mal pavimentada por sobre una que sea muy transitada, particularmente si por esta circulan buses: “Esta es la calle más segura para venirse a la pega, sin tanto auto en las mañanas y en las tardes, apaña, con hoyos, pero apaña” (Fotovoz Isidora, minuto 08:55).

A su vez, los cruces son identificados como espacios de riesgo inminente, y en congruencia las participantes elaboran las siguientes técnicas. Elisa, por ejemplo, le presta más atención a los automóviles que a los semáforos: “No hay rojos en el mundo del ciclismo... y bueno tampoco hay verdes” (Entrevista fotovoz Isidora, minuto 04:50). Isidora concibe lo mismo, un ejemplo de esto es el momento en que discurre a través de un cruce con luz roja y comenta: “Voy a hacer este rojito verde, no viene nadie se pasa” (Fotovoz Isidora, minuto 05.50). Como bien indica Elisa, esta situación puede ser invertida y, a pesar de que ellas tengan preferencia de paso, si se aproxima un vehículo prefieren detenerse.

Tal juicio se fundamenta en que ellas discernen que lo que se debe evitar es el atropello y que los semáforos son una medida de seguridad poco adecuada para los ciclos y peatones. De sus conjeturas se puede dar paso a explayar que la invención e implementación de los semáforos fue en virtud del alza de vehículos motorizados y carretas en Londres (Pollard, 2008), es decir que anterior a la prevalencia de medios de transporte pesados, los semáforos eran innecesarios. Meredith Glaser (2018) comenta que los semáforos son parte de una infraestructura para automóviles y no una prestación para personas en bicicletas o caminando. Por lo que no es descabellado que los/as usuarios/as de ciclos juzguen a los discos de tráfico como ajenos, y por ende no los respeten. No obstante, se debe tener presente que tales señaléticas rigen a todos/as los/as usuarios/as de las vías y determinan la culpabilidad en caso de siniestros, en concreto las ciclistas tienen la responsabilidad de apegarse a la ley. En coherencia con esto, no todas las ciclistas adoptan dicha perspectiva, las más precavidas consideran que desatenderlos es insensato y temerario, por lo que aseguran no avanzar si es que la luz indica detención



Figura 21: Isidora cruzando intersección con luz roja. Fotovoz Isidora, minuto 05:59. Fuente: Elaboración propia.



Figura 22: Carolina absteniéndose a cruzar con semáforo en rojo, a pesar de que no se avecinan vehículos. Fotovoz Carolina, minuto 30:38. Fuente: Elaboración propia.

A su vez, las ciclistas mostraron depender en gran medida de sus sentidos al enfrentarse a cruces, comenzando por verificar reiteradas ocasiones que el semáforo se encuentre en luz verde o, al cruzar, que no haya vehículos aproximándose. De igual manera, hacen uso del oído para saber de antemano si es que se aproxima algún automóvil: “Siempre que apenas me estoy acercando a una esquina trato escuchar si es que viene un auto” (Entrevista fotovoz Vinka, minuto 00:58). Esto demuestra un uso docto del cuerpo y sus sentidos, los que se preparan y disponen a andar en bicicleta, competencias y destrezas que se practican y afinan con la experiencia.

La decisión de por qué sector de la calzada transitar varía entre las entrevistadas y el contexto, es decir que no siempre se rige por la legalidad que dicta circular por el costado derecho. Con el objetivo de evitar colisiones, un grupo de ciclistas demostraron preferir atravesar obstáculos como rendijas, grietas e inclusive vidrios antes que inmiscuirse en el centro de la calzada. Sería un error sostener que esta decisión se debe a que las usuarias de los ciclos desconocen los riesgos de tales acciones, puesto que en general declararon que uno de los rasgos del ciclismo urbano que más les desagrada es sufrir fallas técnicas, las que ocurren en su mayoría por golpes y malos tratos a la bicicleta, lo que se condice con su animadversión hacia las vías mal pavimentadas. Inclusive,



Josefa, quien manifestó que su principal temor en la movilidad en bicicleta son las averías, en más de una ocasión priorizó someter a su bicicleta a un bache o rendija en lugar de disputar el espacio con vehículos motorizados.

Figura 23: Josefa a instantes de pasar por una rendija luego de que un automóvil ocupara el espacio de la calzada que ella utilizaría. Fotovoz Josefa, minuto 10:54. Fuente: Elaboración propia.

Dentro de este repertorio se haya la táctica de desplazarse por el medio de la calzada, en pos de obligar a los/as pilotos/as a adelantarles con mayor margen o que sencillamente no lo hagan. Además, les posibilita maniobrar con mayor desenvoltura y evitar baches y desechos que suelen hallarse en las bermas. Inclusive algunas defienden circular por el extremo izquierdo, como Vinka, quien sostiene que “Prefiero agarrarme las puteadas, válidas igual de los autos por ir a ese lado y poder doblar a tiempo... y hacerlo segura” (Entrevista fotovoz Vinka, minuto 12:25)



Figura 24: Isidora transitando por el costado derecho de la calzada. Fotovoz Isidora, minuto 05:56. Fuente: Elaboración propia.

Figura 25: Carolina circulando por medio de su pista. Fotovoz Carolina, minuto 10:59. Fuente: Elaboración propia.

En último lugar, se encuentran las estrategias enfocadas en hacer frente a la cultura autocéntrica en la que se ven envueltas al circular en bicicleta, estas técnicas se elaboran en torno al miedo que les provoca y tienen como objetivo resguardarlas de peligros, como por ejemplo determinar ciertos límites, tales como no enfrentarse a



buses. Demostración de esto es que Josefa, pese a ser la entrevistada que se vio menos intimidada por estos agentes, decidió restarse de la calzada para cederle el paso a un bus que no demostraba intenciones de darle espacio.

Figura 26: Josefa en la vereda tras cederle el paso a un autobús. Fotovoz Josefa, minuto 07:51. Fuente: Elaboración propia.

Una estrategia que idearon las entrevistadas para afrontar el temor que les generan los vehículos es aumentar su pedaleo con mayor vigor en situaciones arriesgadas. Esto tiene el propósito de reducir la brecha de velocidad con los automóviles y evitar la sensación de ser adelantadas a altas velocidades, además de permitirles salir del riesgo lo más pronto posible.

Aquellas más expertas y osadas afirman aceptar y adoptar el miedo, comprendiendo



que este no se desvanecerá. Asimismo, aseguran que cuando es posible, lo transforman en adrenalina, utilizando este impulso para pedalear con mayor velocidad, estar más alertas, enérgicas y tomar decisiones acertadas. En los recorridos esto se evidencia en coyunturas como Carolina sobrepasando un camión por una banda estrecha.

Figura 27: Carolina adelantando un camión por banda estrecha. Fotovoz Carolina, minuto 05:31. Fuente: Elaboración propia.

En última instancia, un grupo de jóvenes recurre a increpar a los/as choferes que cometen alguna infracción. Esta estrategia y todas las que demuestran agencia, devienen de que han determinado que su derecho por la calzada y la ciudad debe de ser respetado y en consecuencia, si este no surge de la propia voluntad de los/as demás transeúntes, ellas deben tomar carta en el asunto y marcar su descontento.

En resumen, las jóvenes presentan una valoración compartida del riesgo, en el que prepondera el comportamiento agresivo de otros/as usuarios/as por encima de las

deficiencias estructurales. En congruencia, las ciclistas elaboran un criterio de decisión similar, que comienza con la argumentación de que, mientras las carencias materiales suponen una posible caída o avería de la bicicleta, los riesgos de convivencia amenazan con la muerte. Ejemplo claro de esto es la preferencia ya mencionada de calles mal pavimentadas por sobre grandes avenidas. Ahora bien, pese a que los criterios comienzan de la misma evaluación de que los automóviles provocan más miedo, lo que se resuelve hacer para afrontarlos varía entre ciclistas, especialmente luego de adquirir más experiencia corporal y sensación de pertenencia a las calzadas.

Gracias a las intensas emociones que se experimentan en relación a la calzada y a las estrategias planificadas para transitar por ella, se comprende que dicho espacio se configura como un territorio semi ajeno. Esta condición se origina en la medida en que, dentro de él, se replican dinámicas similares a las descritas por De Beauvoir (1981) en el ámbito sexual, donde los/as ciclistas se convierten en "el/la segundo/a transeúnte", es decir, son ubicados como "el/a otro/a" en relación al neutro representado por los/as automovilistas. Los/as ciclistas son definidos/as en función de las normas y expectativas centradas en los automóviles, lo que implica que son percibidos/as como una molestia y un agente intruso en las calzadas, propensos a ser subordinados y amedrentados. Esta lectura supone que las ciclistas son doblemente "secundarias", en razón de ser mujeres y ciclistas. Es por este motivo que las calles son un territorio en disputa en búsqueda de ser apropiado, puesto que la conciben como el cimiento de conectividad de la ciudad y por ende, la vía más expedita y directa. Más aún, se eleva como el corazón de la urbe, es decir la "verdadera calle" y en razón de lo cual, para alcanzar una apropiación con el territorio se debe de circular por ella. Asimismo, la negación de su uso es interpretado como una expulsión del espacio público y como una minimización de la persona, como alguien no merecedor de experimentar la calle y la ciudad.

Análisis de las veredas: De "¿Dónde está el metro y medio de distancia?"³⁶ a "Córrase señora"³⁷.

La legislación chilena define "acera" como "Parte de una vía destinada al uso de peatones" (Ley 18.290, 1984, art.2), definición enfocada en establecer que los/as peatones/as son los/as usuarios/as principales de dicho espacio. El glosario de CONASET, el término "peatón" se describe como: "Persona que se desplaza a pie por una vía pública, en silla de ruedas u otro dispositivo similar" (S.F., p.3), por ende, el desplazamiento de ciclistas por la vereda es ilegal. No obstante, existen ciertas excepciones en las que los ciclistas tienen permitido utilizar las aceras (Ley 18.290, art. 222, 2018). Pese a la recurrente ilegitimidad del su uso, las ciclistas demostraron que transitar por ellas forma parte de su repertorio de trayectos, siendo menester indagar sobre este territorio y como defienden su uso.

Las ciclistas declararon que las aceras nunca representan su primera opción, esto principalmente se debe a que hay un intento activo de cumplir la normativa que se les impone, así como evitar la culpa que les provoca romper la ley y ser intrusas/transgresoras. Sin embargo, el principal motivo que las persuade a circular por

³⁶ Fotovoz Isidora, minuto 07:43

³⁷ Entrevista fotovoz Isidora, minuto 07:26

las aceras es evitar las posibles reprimendas de los/as peatones/as por entrometerse en su espacio. Las preocupaciones cernidas arrojan luz sobre la tendencia femenina a la animadversión al conflicto, que como bien describen Graystore et al. (2022), en el ciclismo urbano las mujeres no temen únicamente a los atropellos, sino que también a agresiones verbales, como acoso u hostigamiento, los que pueden influir en que las féminas opten menos por la bicicleta. Del mismo modo, describe que las mujeres ciclistas propenden a incurrir en menos conflictos que los varones. Es relevante poner de manifiesto que para las participantes existe una desigualdad considerable entre las pugnas con automovilistas y con peatones/as, dado que están conscientes cuando son las que se encuentran fuera de lugar y que los/as transeúntes serían las víctimas ante cualquier siniestro. En otras palabras, es distinto increpar a que las increpen y ser la transgresora a ser la transgredida, este fenómeno puede deberse a los roles de género existentes en el sistema patriarcal, que estipulan que las mujeres son cuidadoras y que están al servicio del otro/a, por lo que desatender esta función, e inclusive contrariarla al poner en riesgo a los/as peatones/as tiende a producirles culpa y malestar (Gilligan, 1993).

Una demostración de la aversión hacia las veredas es el repudio que sienten las ciclistas a las ciclobandas que se unen con la acera, lo entienden como un factor de peligro y de poca coherencia vial. Carolina enfatiza su repudio a este rasgo en el caso de la ciclorruta de la calle Antonio Varas: “Si que es pésima esa ciclovía, es como paseando, es malísima, siempre siento que voy a atropellar a peatones” (Entrevista fotovoz Carolina, minuto 37:22).

También se presentan razones pragmáticas de porque no utilizar las veredas, ya que al estar destinada a personas caminando, tienden a ser muy estrechas para poder maniobrar tranquilamente y las consideran profusamente retardadas. Otro motivo que a sus ojos las convierten en engorrosas son que los/as peatones/as las constriñen a rebajar la velocidad, coyuntura que le sucedió a Isidora en su recorrido, donde surgió una peatona con un carro que la forzó a refrenarse, a lo que la participante comentó burlescamente: “Oy esta señora, córrase señora” (Entrevista fotovoz Isidora, minuto 07:26). La técnica para solucionar esto es simplemente limitarse a circular por las aceras dependiendo de la cantidad de peatones: “Ahí hay mucha gente y no puedo pasar en bici, no se puede, aquí sí o sí es calle” (Entrevista fotovoz Isidora, minuto 05:12).

El motivo postrero para no circular en las aceras consiste en que éstas cuentan con un gran número de vados y salidas de automóviles. Esto se entiende como riesgoso, puesto que los/as automovilistas, al emprender marcha, propenden a no verificar la presencia de ciclistas. A Isidora le ocurre tal suceso y su respuesta fue exclamar un tanto angustiada “ájale” con la intención de frenar al/a conductor/a. Es decir que inclusive en la acera el miedo a ser atropelladas persiste como un determinante de las decisiones.



Figura 28: automóvil emprendiendo marcha atrás hacia la acera. Fotovoz Isidora, minuto 08:09. Fuente: Elaboración propia.

A pesar de su carácter aletargado y el reconocimiento de que su empleo reproduce patrones condenables de uso, resulta innegable que las aceras son empleadas por las ciclistas debido a que estas les otorgan ciertos beneficios. Los recorridos demuestran que la motivación principal para optar por las veredas radica en el temor generado por vías consideradas demasiado peligrosas para transitar, como amplias avenidas o autopistas. Asimismo, se eligen en caso de sufrir una agresión, como por ejemplo un vehículo que se les aproxime demasiado -muestra de esto es lo acaecido a Isidora en la figura 17-, de esta manera, las aceras les brindan la seguridad anhelada al no contar con ciclovías. Un rasgo relevante que mencionar es que las participantes que propenden a buscar amparo en la acera son aquellas que realizan los trayectos más sucintos, esto potencialmente ilustra cómo el miedo y la baja percepción de la auto-capacidad boicotea una práctica más versada de la bici-movilidad. Este hallazgo es sumamente similar al descrito en el estudio de ciclistas usuarios/as de las aceras de Aultman-Hall y Adams (1998) en Toronto y Ottawa, sucesos que indican que el imaginario urbano de la vereda para las ciclistas es un espacio seguro, en contraposición de la calzada, sector riesgoso e intrépido.

El beneficio propio constituye un motivo significativo para transitar por dicha sección, ocasión que se produce cuando hay congestión vehicular, donde la vereda se torna en una vía más expedita que la calzada. Similarmente, en ciertas rutas, las aceras son empleadas como atajos, particularmente cuando la calzada que desean transitar es de dirección contraria a la que se dirigen. Afín es el caso de pasajes, paseos o puentes peatonales que colaboran a abreviar su recorrido. Una particularidad que se desprende de esta elección es que ciertas participantes negaron adoptarla en sus entrevistas, y sin embargo hicieron lo contrario cuando las acompañamos en su recorrido. Josefa, por ejemplo, se suma a la acera para evitar el embotellamiento vehicular y al ser preguntada por el motivo respondió que constituyo: “Una imprudencia” (Entrevista fotovoz Josefa, minuto 05:55), para luego cavilar que la elección de circular o no por la vereda consta de un cálculo entre los beneficios de la rapidez y el casi ineludible regaño que recibirá. Estas conductas develan un uso individualista y de maximización de las calles, que en conjunto demuestran una lógica capitalista que está dispuesta a pasar por alto el bienestar ajeno, e inclusive las normas para adquirir un beneficio propio.

En el territorio de las aceras, se observa una única estrategia, la cual es mencionada por Isidora como un medio para mitigar la transgresión de utilizarlas. Consiste en adelantar a los peatones de la manera más cortés posible, solicitando permiso y esperando a que los caminantes concedan el paso o que la acera se ensanche. Esta técnica es puesta a prueba en un encuentro con una peatona ocurrida en el itinerario de Isidora, a raíz de esta, al ciclista comenta: “Pasa mucho esto que hay gente, obviamente porque es vereda, pero con respeto no pasa nada” (Fotovoz Isidora, minuto 24:58). Este ideario demuestra que las participantes consideran que su presencia si bien puede incomodar no implica un riesgo fatal, como si lo hacen los vehículos motorizados,



empero reafirma la consciencia en la posición errónea, de que atemorizan a los/as peatones y fomentan el individualismo y los cálculos ensimismados.

Figura 29: Isidora sobrepasando a una peatona en la acera. Fotovoz Isidora, minuto 25:03. Fuente: Elaboración propia.

La acera entonces se presenta como un territorio liminal, en tanto es un espacio seguro de atropellos, y que como UVR se sienten en propiedad de buscar refugio. Las ciclistas saben que es un terreno ajeno y que utilizarlo representa una transgresión, que significa una amenaza a los/as peatones, y que atemoriza especialmente a mujeres y adultos/as mayores (Herrmann-Lunecke, et al., 2021), en consecuencia entienden que esta acción reduce su capital de apelación ante las injusticias que experimentan, asimismo entienden que no es sostenible desde los cánones de respeto y sororidad que predicán, dicho burdamente, están comportándose con los/as peatones/as cómo los/as automovilistas se comportan con ellas; así como que su libertad femenina se aborda esporádicamente a costa del temor de otras mujeres -peatonas-. Gracias a estos motivos, su uso tiende a ser menor y avergonzado, como “una imprudencia” (Entrevista fotovoz Josefa, minuto 05:51). Por lo mismo, se ambicionan un espacio propio, que sería la ciclovía decente: “Entrevistadora: ¿Y no te molesta ir por la vereda... no te gustaría otra cosa? Isidora: Sipo’ andar por la calle o un espacio para nosotros que sea una ciclovía” (Entrevista fotovoz Isidora, minuto 04:20).

Como hallazgo, se evidencia que existe una racionalidad en su elección, que se despliega a través de cálculos, conocimientos y memorias, involucrando tanto al cuerpo como a la mente, y requiriendo negociaciones e interacciones con diversos agentes presentes en las vías. La necesidad de realizar dicha elección surge debido a que el ciclismo urbano implica enfrentar una cotidianeidad arriesgada, dada la hostilidad que las calles presentan para las mujeres ciclistas, ya sea debido a infraestructura insuficiente o a la presencia de agentes agresivos y/o ecpáticos. Esta realidad es abordada mediante prácticas que a veces se adhieren a la legalidad, mientras que en otras ocasiones se entremezclan con actos transgresores. Finalmente, las participantes develaron tener el sueño de poder recorrer raudamente calles tranquilas y ciclovías despejadas para ellas, en concreto poder circular, deambular, pedalear y disfrutar libres de temor, compartiendo una utopía de movimiento libre.

Efecto mariposa: Análisis del diseño vial.

Si bien ya se ha explicitado en este estudio que la cultura autocéntrica se encuentra extendida en la ciudad de Santiago, el material audiovisual elaborado relata de manera privilegiada cómo el diseño urbano ha beneficiado el tránsito de vehículos, convirtiendo a la urbe en un espacio progresivamente más inhóspito para los/as UVR. Ejemplo es que la capital se encuentra atestada de cruces complejos, al igual que semáforos

programados para favorecer la rapidez de automóviles, a costa de largas esperas para peatones y ciclistas, también se puede mencionar el ensanchamiento exponencial de las calzadas y finalmente, el aumento de estacionamientos; hechos que implican necesariamente una usurpación del espacio para cualquier actividad ajena a los automóviles, como caminar, descansar o jugar entre otros.

Siguiendo a Gössling (2020), las ciudades se han vuelto menos habitables para intentar dar abasto para la creciente plaza automotriz, lo que concluye en una baja calidad de vida para todos/as los/as residentes. Esto se puede apreciar en cómo la vida en la urbe



persevera en entornos poco propicios, lo que se observa junto a Elisa, donde un grupo de perros jugaba en la acera de Vicuña Mackenna, pese a la ausencia de áreas verdes y del elevado peligro de ser atropellados: “Si Vicuña no tiene nada, es calle nomas” (Entrevista fotovoz Elisa, minuto 08:34).

Figura 30: Perros jugando en la acera. Fotovoz Elisa, minuto 08:38. Fuente: Elaboración propia.

En definitiva, el diseño vial y mantenimiento de los caminos son factores definitorios para la percepción, valoración de las vías, así como para las dinámicas de tránsito de los ciclistas y de los/as otros/as usuarios/as. Teniendo este factor en consideración se puede dar paso a comprender que estas propiedades afectan a la calle holísticamente, es decir que un inconveniente en un sector es capaz de repercutir el flujo de otro. A modo de ilustración, una ciclovia pobremente elaborada podrá cimentar el motivo para circular por la calzada, o una vía peligrosa gatilla a ciclistas a arrimarse a la acera. Tal hecho se puede divisar en la ciclobanda de la calle Estocolmo, que está regularmente atiborrada de peatones debido a que la acera no da abasto para la cuantía de caminantes con carros que circulan por los complejos residenciales que se hayan a su costado.

Esta ciclovia por lo general siempre está habitada por personas... de hecho, esta la ocupo poco. Como la gente de estas torres, de estos blocks, siempre con los carritos de verdura, porque igual el espacio de la vereda es muy chico, entonces si andan de 2 o a 3 es como dale ciclovia. (Entrevista fotovoz Vinka, minuto 01:28)

Los recorridos evidenciaron sólidamente como de los ingresos de cada comuna y por ende, la clase socioeconómica a la que pertenecen, determina en gran medida la calidad de la infraestructura. Tal hecho dista de ser fortuito, sino que es parte de una planificación urbana santiaguina implementada desde hace ya más de un siglo y medio por el intendente Vicuña Mackenna, el que cimentó el objetivo de construir una ciudad que segregue a los grupos marginales (Sabatini et al., 2001), ideal que se sostuvo a través de los años, y que con la dictadura militar y la posterior instalación del modelo neoliberal se intensificó, demostrado en la reestructuración comunal y el desplazamiento de poblaciones a comunas marginales (Cuevas, 2020). Siguiendo a Harvey (1998), el

capitalismo tardío y el neoliberalismo fomentan la desigualdad y la segregación socioespacial urbana, lo que deriva en que las ciudades -como Santiago- cuenten con áreas bien conectadas y con servicios e infraestructura de calidad, donde se concentran los grupos socioeconómicos más privilegiados, mientras que aquellos con menores recursos se emplazan en áreas periféricas y de escaso acceso a servicios básicos. Aspectos que afectan inmediatamente la calidad de vida y de movilidad, siendo congruente que la experiencia ciclista se vea supeditada fuertemente a su clase y la comuna en la que habitan/transitan mayoritariamente. Por lo tanto, aunque las experiencias de las ciclistas del sector nor-oriente no sean perfectas, no se puede perder de vista que son más cómodas y seguras que las de áreas periféricas, otro factor esencial a considerar al ponderar los motivos de la baja presencia de ciclistas mujeres en nuestra capital, donde las comunas y sectores privilegiados son una minoría.

Para concluir, la insuficiencia de aceras y ciclovías adecuadas, vinculado con la creencia de que las calzadas son el núcleo de los caminos, desencadenan una suerte de disputa entre los/as UVR, en la que cada uno/a de ellos/as argumenta tener un mayor derecho de circulación en el espacio asignado para el/la otro/a, así como intentan demostrar como el/la otro/a es constantemente irrespetuoso y entorpece profundamente el tránsito. Desencadenando en que los/as UVR valorizan a su contraparte como enemigo en lugar de cuestionar la cultura autocéntrica que prioriza a los automóviles.

Caminante no hay camino se hace camino al andar³⁸: Elaborando recorridos.

Gracias al análisis de las secciones de las vías, podemos dar cuenta que las ciclistas tienden a modificar la ruta y el horario de sus viajes, lo que les permite continuar la adscripción al ciclismo urbano a pesar de los diversos inconvenientes. Este cálculo inicia con la elaboración de una ruta principal que luego modifican, es decir una “ruta estructural”, ideada a través de los mapas mentales que han desarrollado debido a sus experiencias previas. Para ejemplificar, Carolina decide “reciclar” el trayecto que realizaba para dirigirse a su universidad, a pesar de que su destino no se encontrara en la misma dirección; los motivos detrás de esta elección radican en la sensación de seguridad y tranquilidad que le brinda la familiaridad del trayecto, el conocimiento de sus características y el saber empíricamente cuánto tiempo le llevará llegar a su destino. Estas propiedades positivas superan la brevedad de los caminos propuestos por la aplicación *Maps*, lo que nos arroja luz sobre dos temáticas. La primera, que se verá reflejada en la mayoría de las estrategias, es que la optimización y decisión de itinerario no se basa exclusivamente en una racionalidad dependiente a la velocidad o del camino más directo, sino que las emociones y sensaciones juegan un rol fundamental en las decisiones, muestra de esto es que la adrenalina y la calma son dos grandes polos que rigen y encaminan las elecciones de ruta.

En segundo lugar, el “reciclaje” de Carolina entrega información sobre como las ciclistas formulan asociaciones entre factores viales actuales con el conocimiento que han recabado, es decir que existe una inversión en no olvidar lo acontecido, en atesorar cada

³⁸ Machado, 1973

detalle de las vías que pueda aportar en el futuro discernimiento. Supone una inversión en tanto aprender y no olvidar les conlleva trabajo, les evita partir desde cero.

La primera técnica para elegir el recorrido consiste en conocer la fluctuación de los flujos de las vías, puesto que a ciertos horarios los caminos se atestan de automóviles y peatones, o disponen de dirección única, e inclusive ciertas calles son cerradas por ferias libres. Elisa, quien es afectada por el alto flujo peatonal, describe que un tramo de la ciclovia de su ruta queda inutilizable: “En especial en la mañana o en la tarde tipo entre 8 y 10 o 4 y 6 que es la hora de entrada y salida de la *u*³⁹ es un cacho... y son grupos -de peatones/as- grandes” (Entrevista fotovoz Elisa, minuto 11:11). Otro caso similar son los frontis de la Universidades, donde comerciantes ambulantes se instalan



en la ciclopista para vender almuerzos. o a trasladarse a horarios más convenientes.

Figura 31: Frontis Universidad Católica, que, si bien no se encuentra repleta, demuestra la infraestructura que en horarios punta no da abasto, además de exponer a los/as vendedores ambulantes que se instalan entorpeciendo la ciclovia. Fotovoz Elisa, minuto 10:41. Fuente: Elaboración propia.

Las ciclobandas son muy bien valoradas y por ende maximizan la probabilidad de que las establezcan como fragmento de su trayecto. Lo que se condice con la táctica de investigar su ruta por medio de *maps versión bicicleta*. Carolina exhibe esta técnica al inclinarse por realizar un rodeo de 1,3 kilómetros para poder trasladarse en ciclobandas seguras y decentemente elaboradas. Esto se debe a que en el caso de que las ciclobandas sean defectuosas se tornan en un motivo para evadirlas, como es la de



Vicuña Mackenna. En la siguiente imagen se aprecia como Carolina evita circular por dicha avenida prefiriendo seguir hacia el poniente hasta llegar a la calzada de Exequiel Fernández -flecha inferior-. Así como se divisa la decisión de la ciclista de girar hacia la izquierda en Av. Rodrigo de Araya para así poder transitar el final de su recorrido por la ciclovia de Av. Marathón - flecha superior-.

Figura 32: Rodeo de Carolina para desplazarse por ciclovia. Fuente: Elaboración propia.

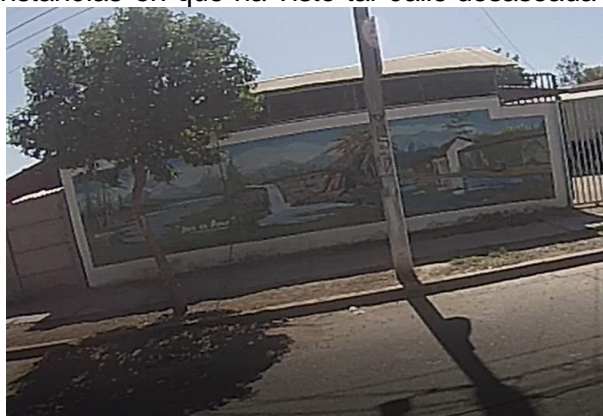
³⁹ “u” es abreviatura de universidad en la jerga chilena.

Los espacios verdes y vías con vegetación son categorizados como gratos y que amenizan los trayectos, aunque no son esenciales para su uso. Un ejemplo de esto es que, al arribar a una sección de su ciclorruta con flora, Elisa comenta: “Esa parte es muy bonita, me encanta... la encuentro muy linda” (Entrevista fotovoz Elisa, minuto 18:54). Este fenómeno es investigado por Campos et al. (2019), quienes exponen que, si bien los espacios verdes no son capaces de impulsar considerablemente el ciclismo urbano por sí solos, en conjunto de otros factores son un fuerte motivador. Este gusto no proviene únicamente de lo estético, sino que igualmente es provocado porque constituyen un espacio seguro de atropellos, es un espacio liminal que vialmente está definido meramente por excluir a vehículos motorizados.

Las entrevistadas declararon ir al ritmo del espacio por el que circulan; de tal forma que, si les desean ir velozmente, se desplazan por calzadas con tráfico precipitado; en este contexto contemplan que el estrés del peligro les apremia a pedalear rápida y vigorosamente. Aun cuando esta celeridad es anhelada en momentos de apuro, las mujeres manifestaron priorizar la calma y el relajo de las ciclobandas, o de las calles serenas. Tal declaración se condice con el artículo de Pérez y Gregorio (2020), en tanto habla sobre la importancia del diseño vial y su efecto en las emociones cernidas en la calle, así como que su alcance no remite únicamente a la seguridad medible, sino que también a la percibida y a construir un espacio agradable para todos/as.

Uno de los rasgos más destacable del procedimiento aquí descrito es el profundo entendimiento vial y territorial que manejan las ciclistas, puesto que comprenden a cabalidad la materialidad de los caminos, así como que emociones les provocan para evaluar sus elecciones y que estén en sintonía con su ánimo actual, e inclusive conocen elementos circunstanciales de las calles. Esta familiaridad alcanza el grado de que la mayoría de las participantes asegura saber de memoria muscular cada bache o pormenor de sus trayectos preferidos: “Vinka: Acá viene una wea de la ciclovía que tienes que salir para el lado porque se levanta la vereda. Entrevistadora Ah ¿y ya te los sabes? Vinka: Si weona, de memoria” (Entrevista fotovoz Vinka, minuto 11:25).

Esta maestría abre paso a evidenciar que han desarrollado una cercanía y conexión con la metrópoli, reiterando como la bicicleta se sostiene como una llave a la apropiación del territorio y del derecho a la ciudad. Carolina ejemplifica la conexión emocional al momento en que vira al costado del Estadio Monumental y recuerda con pesar las instancias en que ha visto tal calle desaseada posterior a los eventos futbolísticos. De



manera similar, Isidora, se detiene a explicarnos como el ciclismo urbano le ha abierto la posibilidad de percatarse de la serie de murales y espacios hermosos existentes en su barrio, los que aprecia día a día.

Figura 33: Mural en el recorrido de Isidora. Fotovoz Isidora, minuto 18:06. Fuente: Elaboración propia.

Para concluir este apartado, se hace patente que las vías de Santiago están atiborradas de obstáculos y que no existe itinerario alguno que se logre escapar de ellos. Es por esto que las mujeres idean una variedad de tácticas y habilidades para lograr hacer este viaje accidentado lo más ameno plausible. Las estrategias, al igual que el trayecto óptimo, son personales y subjetivas, así se explica que, para situaciones similares, cada participante se inclinó por distintas técnicas, inclusive algunas opuestas entre sí, empero todas tienen como fin otorgarles seguridad en su andar.

Las entrevistadas declaran que el proceso para adquirir las habilidades e ingeniar estrategias suele ser a través de la prueba y error, sin embargo, este método fue descrito como exitoso por las ciclistas más versadas, probablemente gracias a que han contado con tiempo suficiente para perfeccionar sus habilidades. Tanto para ellas como para las ciclistas novicias, el aprendizaje vicario (Bandura, 1982) ha significado un aporte fundamental para el desarrollo de su repertorio de técnicas, esto nos habla sobre cómo el ciclismo urbano es una actividad inherentemente social, y revela la trascendencia y beneficios de una comunidad numerosa y solidaria de ciclistas en la urbe.

VI. No es lo mismo ser ciclista que una mujer ciclista⁴⁰: Violencias encarnadas por mujeres en Santiago y las estrategias para enfrentarlas.

“Sal de Ítaca, Penélope. El mar también es tuyo”
(Losa, 2015)

“Si nos quedábamos ahí en volada nos quitaban las bicis”⁴¹: Análisis del miedo a ataques y hurtos.

Este apartado tiene como objetivo revisar y analizar los temores y aprensiones asociados a ser víctimas de asaltos y robos, siniestros que son diferenciados de las posibles agresiones verbales viales, dado que provocan emociones distintas y alcanzan una clasificación severa.

Comenzamos con el temor que experimenta Isidora cada vez que llega a su villa, esto se debe al método de apertura del portón del recinto, que se realiza mediante una llamada telefónica. Ella considera que el acto de manipular su celular es llamativo y retardado, aumentando la posibilidad de ser víctima de un asalto. Para sobrellevar este inconveniente, Isidora hace el llamado con antelación, para así arribar y que el portón ya se encuentre abierto. Ante la eventualidad de que sufra un asalto a pesar de todas sus prevenciones, tiene planificado aventar sus pertenencias hacia dentro del domicilio. Las declaraciones vertidas por Isidora refuerzan el postulado de que las bicicletas son un objeto de estima particular, lo que se evidencia en que, al ser preguntada por si teme más por el contingente robo de su bicicleta o por la agresión, la educadora respondió: “Grumosa hay hartas... pero es única po” (Entrevista fotovoz Isidora, minuto: 33:03).

⁴⁰ La utilización del género no marcado masculino no es fortuita, sino que sirve para recalcar que la figura del ciclista es masculina. Esta frase es una analogía a la frase “no es lo mismo ser loca que loco” del colectivo Autogestión Libre-Mente.

⁴¹ Fotovoz Josefa, minuto 24:32.

A Isidora le demandan estacionar su ciclo en la zona más retirada del estacionamiento de su empleo, lo que le suscita miedo a que le hurten su bicicleta o que, en el momento de desencadenarla, sufra una sustracción violenta. Es por esto que hace caso omiso a la petición de sus superiores y la estaciona en el bicicletero destinado para visitas que se encuentra en el frontis.

Asimismo, el temor a ser víctima de un robo violento puede llegar a superar el miedo a sufrir un atropello. Esto queda demostrado cuando Josefa opta por cruzar una intersección a pesar de que el semáforo mostrara luz roja, explicando: “Esa parte es super peluda, esa calle se llama Quinta Bella y es como una pobla así brígida, si nos quedábamos ahí en volada nos quitaban las bicis” (Entrevista fotovoz Josefa, minuto 24:28).



Previo a realizar conjeturas de esta situación, cabe mencionar que la decisión pudo verse afectada por que Josefa es una versada ciclista que enfoca sus aprensiones al malestar de su ciclo más que al de ella misma.

Figura 34: Josefa cruzando en luz roja para evitar la intersección peligrosa. Fotovoz Isidora, minuto 24:22. Fuente: Elaboración propia.

Sobre el temor a los hurtos, Carolina refiere que divisó en su recorrido como un hombre le robaba el celular a una transeúnte, llamativamente la ciclista declaró haber anticipado que el hecho sucediera gracias a la conducta del ladrón. La particularidad de que la joven se haya percatado de estos detalles denota lo atenta-alerta a las señales, siendo un actuar permanentemente, identificando que es una posibilidad que le preocupa.



Figura 35: Momento del robo. Fotovoz Carolina, minuto 20:48. Fuente: Elaboración propia.



Figura 36: Mujer lamentándose luego del robo. Fotovoz Carolina, minuto 20:54. Fuente: Elaboración propia.

La mayoría de las participantes, han presenciado robos y hurtos, y por ende su aprensión no son elucubraciones. En segundo lugar, la calle pertenece al espacio público, por lo que naturalmente esta más expuesto, y da lugar a prácticas hostiles. Y aun cuando estos actos afectan a la totalidad de la población, las ciclistas son

identificadas como víctimas accesibles, en vista de que, por una parte, portan bicicletas, objeto de valor relativamente fácil de sustraer que ha estado en la mira delictual santiaguina últimamente (El mostrador, 2021). Y con mayor relevancia se encuentra el contexto sociocultural santiaguino, en el que prevalece la creencia de que las mujeres son pertenecientes al sexo débil, y por ende son vistas como personas indefensas y vulnerables a la violencia (De Beauvoir, 1981). En concreto, el conjunto de tales características construye a las mujeres ciclistas como un sujeto de riesgo.

Para enfrentar estos temores pese a la posición de posibles víctimas, las participantes manejan un repertorio de estrategias y cálculos de cómo enfrentar los distintos escenarios riesgosos, donde ignorar semáforos con luz roja, permanecer atentas y conocer detalladamente sus territorios como entorno sociocultural son algunos repertorios.

No obstante, la baja incidencia de estos actos, como experiencia en ellas hace argüible que la aprensión al ataque y/o hurtos es relativamente escasa en comparación con otros temores, como el del atropello. Esta observación arroja luz sobre la ponderación de los riesgos, donde el temor a los hurtos no constituye una barrera significativa para desplazarse en *bici* para nuestras entrevistadas, contrario a lo que indican Lubitow (2017) y Garrard (2003). Esto puede implicar que la mayor aprensión de las ciclistas es similar al de los hombres, es decir el atropello (Ravensbergen et al., 2020); esto denota que, lo que está diferenciado por género no es el motivo del temor, sino que más bien como se procesa.

No soy ni tu amor ni tu reina: Análisis del acoso sexual callejero y violencias de género en el espacio público.

El objetivo de esta sección es examinar el impacto del acoso sexual callejero y otras formas de violencia de género en el espacio público en las entrevistadas, así como analizar las estrategias que han desarrollado para enfrentar dichas situaciones. Como ya hemos señalado, la violencia de género en el espacio público desempeña un papel esencial en la reproducción de las relaciones asimétricas entre hombres y mujeres, es un recordatorio constante de que los hombres cuentan con el permiso sociocultural para transgredir la esfera de intimidad femenina, así como la reproducción del imaginario donde la mujer es un objeto sexual cuando se encuentra en el espacio público, reforzando el mandato de restringirse al espacio privado (Molero, 1998).

En Chile, las cifras señalan que el acoso sexual callejero, es una realidad y que 93.8% de las mujeres declara haberlo sufrido en el espacio público (OCAC, 2020). Asimismo, el estudio del CEAD “Estudio Factores Determinantes de la Percepción de Inseguridad con Perspectiva de Género” (Centro de Estudios y Análisis Delictual [CEAD], 2020), identifica que padecer este tipo de delitos, especialmente siendo mujer, afecta directamente la percepción de inseguridad urbana, es decir que la violencia de género en espacios públicos eleva la percepción de riesgo. La consecuencia directa de aquello es que se adoptan más estrategias de prevención, lo que en muchos casos implica coartar el libre movimiento. Así mismo el hecho de que la mayoría de las mujeres hayan experimentado acoso sexual callejero esclarece como las ciclistas han desarrollado los

imaginarios sobre la urbe. Demostración de esto es que la totalidad de entrevistadas confesó haber sido acosadas mientras montaban bicicleta, y dos de ellas declararon que sus peores experiencias ciclistas fueron acosos.

Tal fenómeno es uno de los agravios con los que lidian las entrevistadas cotidianamente y a pesar de la regularidad con la que ocurre, no se evidencio ningún caso en los recorridos del estudio. No obstante, la situación más similar le sucedió a Carolina, cuando un camión le adelanto sospechosamente cerca, ella describe el hecho en la siguiente cita:

Pensé que ese weon me iba a decir algo, yo así weon me van a acosar en cámara -risas- pero no, paso terrible cerca... Como que sentí mucho esa energía de me van a gritar alguna wea', pero no me gritó nada. (Entrevista fotovoz Carolina, minuto 42:22).

Independiente de las intenciones del chofer, esta cita logra manifestar como las mujeres están bajo un constante sentimiento de apremio y alerta. Saben que en cualquier momento pueden ser víctimas de acoso y por ende, deben de estar preparadas para reaccionar. Esto me permite profundizar en el primer conjunto de estrategias, que se basa en la confrontación. Carolina manifiesta que, en caso de sufrir alguna agresión,



opta por enfrentar a sus agresores directamente. Este contra-ataque es facilitado por el uso de la bicicleta, dado que Carolina es consciente de que, una vez ocurrido el incidente, la utilizará como una herramienta para alejarse raudamente de la escena.

Figura 37: Varón que presuntamente casi comete acoso callejero contra Carolina. Fotovoz Carolina, minuto 40:02. Fuente: Elaboración propia

Otra reacción de naturaleza confrontacional es descrito por Karina, quien declara que tras haber sido golpeada en los glúteos por un extraño: “Reaccione con violencia porque me dio demasiada rabia... me saque el casco y le saque el espejo de al lado... porque fue como weon que se creen” (Entrevista Karina, minuto 51:50).

De la mano se encuentran las estrategias colectivas, la primera es desarrollada por Mayra, quien detalla que, al estar siendo víctima de una persecución, acudió a acercarse a conversar con una mujer, la que tácitamente comprendió el contexto y le prestó ayuda. Por otro lado, se haya el buscar compañía para circular en instancias percibidas como riesgosas: “Salir sola a pedalear no -en la noche-, sino lo hago con amigos en verdad no me expongo” (Entrevista Karina, minuto 33:01).

Los dos grupos de técnicas nombrados se relacionan en tanto ambos proponen una resistencia activa a las agresiones patriarcales, estos disputan y tensionan los mandatos de sumisión, miedo y restricción del movimiento. Reprender al agresor busca establecer un sentido de justicia, dado que así no quedan completamente impunes; por otro lado,

el segundo conjunto de estrategias permite que las mujeres se involucren en espacios ajenos e incluso prohibidos a través de la colectividad, conlleva asumir que no se encuentran solas, sino que están rodeadas de otras mujeres que sufren los mismos apremios, y desde eso reconocer que "La unión hace la fuerza", que en la sororidad se puede alcanzar un cambio. Estos actos son sumamente significativos desde la perspectiva de Davis (2005), quien sostiene que la confrontación constituye una herramienta fundamental en la resistencia y lucha contra las opresiones sistémicas, y es capaz de desafiar y transformar las estructuras opresivas, siendo así esencial para lograr cambios significativos. Además, la autora enfatiza la importancia de la lucha colectiva para abordar y superar las injusticias.

El último grupo de estrategias consiste en evadir e ignorar las ofensas, por ejemplo, la mayoría de las colaboradoras siente reticencia a abandonar sus hogares de noche: "Yo no salgo a andar en bici sola después de las 20:30, ahí prefiero quedarme en la casa y decir "ya otro día salgo"" (Entrevista Karina, minuto 32:57). De la misma forma, se sostuvo que la manera más común de enfrentar las agresiones es hacer caso omiso y continuar el trayecto para así alejarse del/a atacante. Por último, se evidencia que una táctica para evadir el acoso callejero es vestir ropa holgada y que tape sus cuerpos, evitando recibir miradas y gritos, Isidora refiere:

Me gustaría ir con peto y shorts... así libre... pero siempre cuando me pongo un peto o unas calzas me pongo el buzo encima... entonces siempre me tapo un poquito... pero las veces que, si anduve con calzas largas o polera más ajustada, siempre me andan gritando cosas (Entrevista Isidora, minuto: 76:41).

Dicha estrategia puede ser leída como un intento de censura de su propio cuerpo. Es decir, se recurre a la invisibilidad como amparo para la violencia, se apunta a ser doblemente invisibles, puesto que por ser mujeres son invisibles como sujetas de derecho, y con la vestimenta holgada se intenta anular la visibilidad hipersexual que se les otorga (Lieber, 2003). Esto implica que ellas realizan un intento de despojarse de sí mismas, antes de ser convertidas en objetos, por lo que, si la violencia sexual callejera implica un despojo de la propiedad de sus cuerpos, esconderlo implica una prohibición de su identidad, en tanto no están vistiendo como les apetece ni expresando su corporalidad libremente (Carballo, 2001). No obstante, o, negar la existencia de voces violentas no logra evitar que el acoso sexual se impregne y encarne en ellas, lo que coherentemente merma su libertad de movimiento y su derecho a la ciudad.

Es menester recalcar que este temor es transversal a la posición de mujer y no proviene de ser ciclista y que, inclusive el estar transportándose en bicicleta les alivia parcialmente la aprensión, dado que el artefacto se presenta como una herramienta de escape, e inclusive como un arma:

No me da miedo que me hagan algo siento que, ese miedo es como intrínseco a la condición de mujer... Como que andando en bici me siento más segura que andando a pata, porque por último le puedo tirar la bici (Entrevista Josefa, minuto 34:54)

En otras palabras, si bien la bicicleta no puede salvar a las mujeres del contexto patriarcal, es el mejor método de transporte por el que pueden optar. Es importante manifestar que, para las ciclistas, su fórmula para resolver tales ofensas representa una batalla ganada, y no únicamente para el ciclismo, sino que para su vida en general,

puesto que, si no fueran capaces de lidiar con el acoso, básicamente no podrían disfrutar del espacio público.

En conclusión, las participantes poseen una evidente consciencia de que en el espacio público están expuestas a la violencia de género, pero han decidido enfrentar dicha realidad sin permitirse inhibirse de elegir la bici-movilidad. A su vez, ellas son ofendidas cotidianamente y pese a que les incomoda, han decidido resocializar tales hechos como un suceso que rompe con lo traumático, para tornarlo en un obstáculo a superar, el que puede ser comunicado y enfrentado en colectivo, lo que demuestra la resiliencia tanto de las féminas como del ciclismo urbano.

“La calle -debería- ser una espacio para todes... Pero siento que es evidente que todos tiene más derechos que yo a andar en bici”⁴²: Feminismos y diferencia con los hombres.

Lo expresado anteriormente hace evidente que el género es un factor determinante que configura las experiencias, usos e imaginarios de las ciclistas. Las participantes notan una diferencia basal en la manera de andar masculina, la que se describe como temeraria y segura de sí misma, estas características igualmente se extienden a la relación que demuestran con el entorno y con los otros transeúntes. Una figura de esto es el ciclista que surge en el registro audiovisual de Elisa, el que montaba su bicicleta imprudentemente para demostrar sus habilidades. En contraparte a la intrepidez masculina, se espera que el pedalear femenino sea mesurado, esto se evidencia cuando la misma joven divisa tanto a un hombre como a una mujer circulando por el costado izquierdo de Av. Vicuña Mackenna, y tan solo la última le llama la atención, declarando que esa es una conducta imprudente ya que involucra mucho riesgo, añadiendo que



debería transitar por la ciclovía que está disponible a su lado. En otras palabras, para la ciclista no es apropiado que las mujeres se expongan al peligro, mientras que no repara en lo riesgoso que ejecuta el varón.

Figura 38: Varón ciclista temerario que conducía en dirección contraria en la ciclovía para luego saltar a la calzada. Fotovoz Elisa, minuto 12:30. Fuente: Elaboración propia.

En el caso de Elisa, buscó un mentor varón para que la instruyera en el ciclismo urbano, este fenómeno es reiterado por Isidora y Vinka quienes fueron aleccionados por sus hermanos mayores. El hecho de que los mentores sean varones implica que ellos intentan socializar a las mujeres desde su perspectiva y experiencia masculina, la que mayoritariamente dista de las vivencias femeninas, por lo que lógicamente sus enseñanzas no responden a la realidad que luego experimentan. Esto pone de manifiesto los postulados de la teoría feminista del “punto de vista” (Smith, 1987), que

⁴² Entrevista fotovoz Elisa, minuto 31:45

describe que las vivencias -como el ciclismo urbano- son un aprendizaje y que se viven sustancialmente distinto desde una identidad masculina que desde una femenina. Por lo tanto, el punto de vista masculino cuenta con ángulos invisibilizados que le restringen comprender a cabalidad las vivencias femeninas. En consecuencia, un varón es incapaz de enseñarle a una mujer a ser una ciclista, puesto que no solamente no identificado los dilemas y obstáculos que ellas enfrentan, sino que desconocen su existencia.

De manera congruente, Elisa se ha enfrentado a ciertas discrepancias en su experiencia como mujer ciclista. Un ejemplo de esto es que su novio le comentó que si un/a ciclista la observa mientras están detenidos, es "Para hacer carreritas" (Entrevista fotovoz Elisa, minuto 14.27). Sin embargo, ella considera que es más probable que estén mirándola a ella, en línea con el acoso callejero, o que simplemente estén contemplando su bicicleta. No obstante, aclara que nunca han sido con intenciones de competir. La estudiante pondera su argumento, al señalar, que los hombres sostienen dinámicas competitivas entre ellos, no obstante, consideran que no tiene sentido medirse contra una mujer. Tal supuesto alberga más implicancias que el evidente desdén hacia las féminas, dado que, al no incluirlas en competencias y juegos, se les deniega la validez como ciclistas. Meuser (2006) elucida este postulado al afirmar que, pese a que los jugadores estén enfrentándose entre sí, el objetivo primordial es fortalecer los lazos interpersonales, es decir que en realidad el juego demuestra unión en lugar de enemistad, por lo que, en esencia, impedirle competir a un grupo en específico, es una forma de exclusión social (Buschmeyer y Lengersdorf, 2016).

Continuando con la lógica masculina, el hombre visible en la figura 39 se aproximó a Elisa pretendiendo entregarle un consejo no solicitado sobre cómo ahorrar energía al pedalear, tema que ella ya maneja, es decir intentó hacer *mansplaining*⁴³, dado que el hombre asumió que ella es ignorante en cuanto al ciclismo y que necesitaba de su ayuda. La estudiante decidió no prestarle atención y continuar con su trayecto, para luego describir el encuentro como confuso y vergonzoso. Para Solnit (2018) esta práctica es parte de las agresiones patriarcales y que esta forma de "violencia es una manera de silenciar a las personas, de negarles la voz y su credibilidad (p.11). A pesar



de que el caso vivido por Elisa aparenta ser inocuo, la misma autora describe que, aunque sea en breves conversaciones y con supuestas buenas intenciones, el *mansplaining* es una acción grave que mancilla a quien lo recibe.

Figura 39: Hombre pretendiendo realizar *mansplaining*. Fotovoz Elisa, minuto 09:13. Fuente: Elaboración propia

⁴³ Rothman (2012) define *mansplaining* cómo explicar sin tener en cuenta el hecho que la persona que está recibiendo la explicación sabe sobre el tema que se está explicando, habitualmente es realizado por un varón hacia una mujer. Asimismo, es importante agregar que la mayoría de los casos este consejo o información no es solicitada.

Elisa sostiene que le agradecería contar con la seguridad que percibe en los varones al manejar su artefacto. Puesto que siente que carece de este valor, lo cual es problemático en vista de que le enseñaron que es indispensable que mantenga el control de su bicicleta ante cualquier situación:

Me dijeron que si me pasaba algo que nunca soltara el este -manubrio-... que no titubeara, que no lo fuera a soltar, que no perdiera el control, pero si pasa alguien rajado al lado mío lo primero es como -grito de miedo-, estoy perdiendo el control. Entrevistadora: ¿Y por qué sientes que te pasa eso? Elisa: Igual siento que soy insegura para andar en bici... me da miedo tener un accidente o chocar con alguien... siento que en mi mente es mil veces peor (Entrevista fotovoz Elisa, minuto 06:32).

En otras palabras, ella identifica la seguridad y vehemencia tanto como una característica masculina, como un deber para andar bien en bicicleta. Asimismo, algunas entrevistadas distinguen que los ciclistas masculinos ejercen y hacen respetar de mejor manera sus derechos viales en comparación con las mujeres ciclistas. Este fenómeno puede ser fruto de una combinación de factores socioculturales y psicológicos que le atribuyen a los hombres un estatus de poder y control (Kimmel, 2017), los que puede impulsar su sentido de legitimidad en la exigencia de sus derechos. Similarmente, como identifican las participantes, el entorno urbano respeta más sus derechos, lo que implica que los agravios para ellos son un mal llamativo, una falta de respeto inaceptable que debe de ser amonestada.

Te aseguro que una mujer no le va a tirar el auto encima a un hombre porque él le va a poder responder..., yo siento que si tú eres hombre te respetan más o piensan que tienes más experiencia o que eres más vivo andando en la calle. (Entrevista Karina, minuto 48:23)

Mientras que la contraparte femenina puede caer en naturalizar las opresiones y violaciones a sus derechos como resultado de la socialización patriarcal y las normas de género (Hooks, 2000b). Dentro de la misma lógica, al inquirir sobre si ellas consideran que habría alguna diferencia en su actuar si es que fuesen hombres cisgénero, la respuesta instantánea fue que serían capaces de disfrutar de la calle con mayores libertades, por ejemplo, desplazándose a altas horas de la noche: “-Tendría- más autonomía, podría hacer lo que quisiera... por ejemplo las horas de partida” (Entrevista Mayra, minuto 33:42).

Por otro lado, finalizando el recorrido de Carolina, un sujeto masculino insistió en sobrepasar a la entrevistada cada vez que ella lo adelantaba. Tal actitud nos habla sobre como la masculinidad que incorporan algunos varones no les permite perder contra una mujer, especialmente en el ámbito deportivo. Esta circunstancia puede explicarse apoyándose en González y Fernández (2009), quienes describen el universo deportivo como un campo ejemplar para legitimar y reproducir las dinámicas sociales imperantes, especialmente las patriarcales y por consiguiente la masculinidad hegemónica. Siguiendo esta lógica, aquellos *machos* que se desempeñan bien en las competencias físicas son los merecedores de disfrutar de los beneficios del poder social, mientras que los varones que no cumplen con la figura del hombre hegemónico son excluidos de tal estatus y por ende, de los beneficios que conlleva; finalmente esta posición es

sumamente frágil y fácil de perder. De la misma manera, la institución masculinizada del deporte sostiene discursos sobre la supuesta superioridad física de los hombres cisgénero en contraposición a las mujeres que componen el “sexo débil” (Vidiella et al., 2010), y por ende las féminas no pueden optar a los privilegios de ser ganador. Desde la masculinidad, la derrota de un hombre se percibe como una disminución de su estatus. Esta concepción se intensifica aún más si su oponente es una mujer. Por lo tanto, según este enfoque, un hombre no puede permitir que una mujer lo supere, incluso en situaciones triviales como el transporte diario.



Figura 40: Ciclista varón sobrepasando a Carolina. Fotovoz Carolina, minuto 45:01. Fuente: Elaboración propia.

Para finalizar, los registros audiovisuales dan cabida a colegir que en las calles de Santiago hay una diferencia entre las experiencias femeninas y masculinas referentes al ciclismo urbano. Se puede identificar que algunas de estas desigualdades son exteriores, como por ejemplo la destreza y seguridad masculina, así como pueden provenir de sí mismas, induciéndoles la sensación de incapacidad, lo que se traduce, como manifestó Elisa, en que todos cuentan con más derecho -o hacen uso de ellos- más que ella, una ciclista insegura. A pesar de lo evidente que son las desigualdades, ninguna de las participantes las calificó como cualidades que detuvieran su andar, una vez más demostrando resiliencia a un ambiente hostil, así como a la frustración que puede provocar la desigualdad.

We can do it⁴⁴: Estrategias y artefactos que posibilitan el ciclismo.

“Hacérmela más fácil”: análisis de los artilugios.

Debe entenderse que el ciclismo urbano no se efectúa aisladamente, sino que está inmerso en un mundo de objetos que lo hacen posible. Como fue exployado en la presentación de Patricia, Latour (1991) postula que los objetos forman parte de la red de actores que constituyen la experiencia ciclista, en consecuencia, es esencial revisar su incidencia en las vivencias de las entrevistadas.

Comenzamos con el casco, el que fue percibido como el *gadget*⁴⁵ más esencial para las participantes, para Vinka su uso es fundamental: “No me expongo a andar en bici sin casco, a menos que sea algo muy mínimo, pero ponte tú de ir a acá a la rotonda me voy a poner el casco -800m-, que es al lado” (Entrevista Vinka, minuto 51:28). Asimismo, Josefa sostiene que, ante el incidente de olvidar su protección, ella prefiere retornar a su domicilio para recuperarlo. En coherencia, la totalidad de participantes se presentó al fotovoz con su respectivo artefacto, demostrando sus intenciones de autocuidado. No

⁴⁴ En castellano: Nosotras podemos. Es una referencia al cartel de propaganda estadounidense de la Segunda Guerra Mundial

⁴⁵ Gadget es un neologismo anglófono que se traduce como artilugio

obstante, cuatro de cinco cascos eran de tallas erróneas, así cómo fueron mal empleados -no aseguraron las correas-, e inclusive uno ya estaba caducado; por su parte las jóvenes declararon estar al tanto de estas irregularidades, confirmación de esto es que Isidora hizo uso de una bandana para mantener el artefacto en su lugar. Los pormenores mencionados inhabilitan considerablemente la función protectora del artilugio, en atención a esto, lo que las mujeres buscaban de sus cascos consiste en una seguridad simbólica por encima de una protección fáctica.

Las colaboradoras tienen presente que la vestimenta es un eje central para la comodidad al pedalear, en razón de lo cual todas excepto Elisa vistieron ropa especializada para la actividad. Inclusive Josefa se arropo con pantalones técnicos para ciclismo y que simultáneamente aparentaban ser formales: La decisión de que vestir considera tanto la compostura necesaria para su empleo, como la comodidad para transportarse, lo que nos indica la trascendencia que contiene el confort para las suscriptoras de este medio de transporte. Podemos advertir que la vestimenta debe tener como requisito la comodidad.

Esto sirve para dilucidar cómo a lo largo de los años ha ocurrido un cambio sociocultural significativo, que ha reducido el poder del mandato que exigía a las mujeres vestirse de manera femenina, permitiendo así la adopción de prendas que les permiten pedalear y moverse con comodidad. El ciclismo femenino ha desempeñado un papel en estos avances, puesto que, desde la invención de los pantalones *bloomers*, las mujeres han ideado diversas formas de superar los obstáculos impuestos por una sociedad y cultura patriarcal, para poder moverse y expresarse libremente (Jungnickel y Dent, 2020), a su vez, el despojarse de vestimenta incómoda en un reclamo radical del cuerpo femenino (Hooks, 2000a).

La generalidad de las entrevistadas calificó las luces para bicicletas como vitales para su seguridad, y que consecuentemente no abandonan sus hogares sin haberse adquirido al menos una luz, o en su defecto, una prenda reflectante. El objetivo es que sean visibles, particularmente para los/as conductores/as de vehículos motorizados. Pese a la preocupación declarada, tan solo Carolina llevó a cabo su fotovoz con dichos *gadgets*. Lo que no se exculpa con el hecho de que los recorridos hayan sido realizados con luz solar, puesto que las jóvenes declararon traerlas preventivamente en toda instancia.

Tres de las cinco participantes llevaron consigo agua, concordando con la importancia que le otorga Vinka: “Necesito salir siempre con una botella de agua... hacérmela como más fácil también, sentirme más tranquila y así poder disfrutar dentro de todo” (Entrevista Vinka, minuto 54:20). De manera similar las jóvenes garantizaron emplear protector solar como método de fotoprotección⁴⁶ puesto que, al no estar dentro de un armazón, se encuentran expuestas a la radiación solar, la que tiene como efectos adversos quemaduras solares, inmunodepresión, fotoenvejecimiento y fotocarcinogénesis (Saucedo et al., 2020). Ambas prácticas denotan una preocupación por el autocuidado, ahora bien, una lectura somera entendería el autocuidado como una

⁴⁶ Fotoprotección es el proceso mediante el cual se establece una barrera entre la piel y los rayos solares con el fin de resguardarse de los efectos nocivos de la radiación solar.

práctica enfocada únicamente en preservar la salud individual, sin embargo, como sostiene Lorde (2017), en una sociedad que idealiza la abnegación y sufrimiento, especialmente para las mujeres, el autocuidado es un acto profundamente político y que esta interconectada con la lucha feminista, dado que amarse a sí misma desafía las estructuras opresivas y puede construir una base sólida para la lucha por la igualdad, en sus palabras, el autocuidado no es autocomplacencia, sino autopreservación y eso es un acto de guerra, un acto de resistencia política (Lorde, 2017).

En relación con el miedo de extraviar sus *bicis*, cuatro de las cinco colaboradoras acarreaban candados tipo *u-lock*, estimados como la categoría de candado menos profanable -esta premisa no se ha sido ratificada por algún artículo científico, sin embargo, es respaldado por revistas de ciclismo como *Discerning Cyclist* (Glenton, 2023) y periódicos como *La tercera* (Bley, 2022)-. Irónicamente, Josefa, quien exhibió mayor temor a perder su bicicleta, no hizo uso de candado alguno para resguardar su bicicleta, aunque la almacena en un bicicletero custodiado permanentemente. Emplear un candado confiable es primordial para poder continuar con sus quehaceres tranquilamente y tener confianza en que cuando retornen, sus ciclos no habrán sido robados, por lo que el candado es una llave para su paz mental. Esta evidencia refuerza los postulados sobre la diada mujer-bicicleta, en la que se construye un apego sólido, por ende, el bienestar de la bicicleta afecta directamente a su propio bienestar. E inclusive, en una lectura arriesgada, utilizar el candado más seguro es un tipo de autocuidado, en tanto evitan el malestar -igualmente emocional- que les provocaría el robo de su bicicleta.

Asimismo, el ciclo incorpora artefactos que repercuten la experiencia ciclista, tales como la presencia de suspensión, el grosor de las ruedas o la geometría del marco. Carolina asegura que seleccionó su preciada bicicleta gracias a que esta cuenta con suspensión



delantera y llantas gruesas, lo que le permite montarla toscamente. Esto se refleja en su fotovoz, puesto que se le ve atravesar baches, grietas, vidrios desperdigados y circular por superficies terrosas. El sosiego que es otorgado por tales dispositivos le permite dirigir su preocupación a los automóviles, los que ella distingue como una amenaza mayor.

Figura 41: Carolina circulando por tierra gracias a sus gruesas llantas. Fotovoz Carolina minuto 09:14. Fuente: Elaboración propia.

En definitiva, los artefactos incorporados al ciclismo tienen como objetivo primario entregar una sensación de calma a las ciclistas en una actividad que, si bien disfrutan, saben que conlleva riesgos significativos, por lo que cada detalle que les ayude con su tranquilidad es bienvenido, Josefa lo resume: “Entrevistadora: ¿Qué acciones haces para sentirte segura andando en bici? Josefa: Bueno andar con los implementos necesarios: las luces, el casco, el reflector con los repuestos, una llave buena y un bombín, y con eso me siento segura” (Entrevista Josefa, minuto 50:32).

Sus resguardos provienen principalmente de una ideación de protección y en menor medida de un resguardo fáctico, refiriéndose una vez más a la percepción social del riesgo. El origen de esta seguridad simbólica puede gatillarse porque, al igual que el riesgo, la seguridad cuenta con una percepción social, lo que supone que a través de decisiones colectivas se decide que es lo que protege efectivamente ante los riesgos (Torres et al., 2023). En este caso, el casco se instala como un símbolo de protección, que en la peor de las circunstancias es capaz de salvar la vida; pero su uso inadecuado como manejar aspectos que lo deterioran, una talla y postura inadecuada, el implemento como tal no posee efectividad ni logra asegurar un viaje seguro.

“Hasta literalmente en las calles malas las paso bien”⁴⁷: Amenizadores del ciclismo.

Como fue esclarecido, la cultura autocéntrica es reconocida por las ciclistas como un aspecto que no actúa a favor de ellas y que en consecuencia vuelve al ciclismo urbano potencialmente desagradable. Del mismo modo, se puso de manifiesto que las calzadas irremediablemente incluyen obstáculos que se deben afrontar para circular por ellas. Y lejos de ser desalentarles, la respuesta de las jóvenes nuevamente ha sido desarrollar un listado extenso de estrategias y habilidades en pos de permitir vivencias más amenas. Un pilar fundamental de los amenizadores es la pericia ya aludida de la elección de rutas, del mismo modo, podemos sumar la búsqueda de bondades estéticas del paisaje, como calles bien pavimentadas, áreas verdes, lindas edificaciones, murales, etc, las que alcanzan valoraciones no menores en su cálculo y evaluación de preferencia. Estimaciones que nunca dejan de mermar que sus trayectos sean seguros, pues la seguridad en sí misma es amena, y fundamentalmente les abre paso a disfrutar de la totalidad de beneficios de la bici-movilidad y se condice con investigaciones que señalan que para que las mujeres se adscriban a la bici-movilidad es fundamental la sensación de seguridad (Garrad et al., 2008).

Por otro lado, se demuestra que la pedagogía del cuerpo es un proceso fundamental para poder desarrollar habilidades concretas. Estas, a pesar de aparentar ser básicas, cumplen con varios roles, como facilitar la confrontación de obstrucciones, prevenir infortunios y permitir un tránsito grácil y diestro. Estas destrezas logran hacerles sentir más capaces y diestras deportivamente, lo que conduce a viajes menos tormentosos y más cercanos a un “paseo”. Tal formación generalmente ocurre de manera inconsciente y gradualmente, como explaya Isidora “Claro eso se aprende con experiencia”



(Entrevista Isidora, minuto 75:24). Para ejemplificar, dos de estas habilidades son eludir los lomos de toro por su costado, y de manera similar, sortear con facilidad los obstáculos que surjan de improvisto, para así librarse de los golpes que significan.

Figura 42: Carolina sorteando lomo de toro por su costado. Fotovoz Carolina, minuto 02:33. Fuente: Elaboración propia.

⁴⁷ Entrevista Mayra, minuto 36:17.

El clima es uno de los factores que ocasionalmente perjudica el confort del pedaleo, en el caso de que haya altas temperaturas, las participantes recurren a mojarse con los aspersores que detecten en sus itinerarios, para que en conjunto con el viento consigan una sensación de frescor. Análogamente, el viento es estimado como un deleite del ciclismo, siendo para algunas un agrado ir en bicicleta “Con el viento en la cara” (Entrevista Isidora, minuto 44:50), optando cuando sea posible agenciar situaciones en las que puedan sentir la brisa, como realizar rutas que contengan bajadas pronunciadas.

Continuando con los placeres de la bicicleta, nos encontramos con la posibilidad de experimentar la faceta agraciada de la ciudad, esto puede alcanzarse a través de pequeños detalles, como lo evidencia Isidora al detenerse en un puente para gozar el paisaje: “Oh ahora vamos a pasar por el puente... oh es maravilloso” (Entrevista fotovoz Isidora, minuto 27:30), adicionalmente la educadora disfruta las bondades de su territorio por medio de observar el sol a través de las hojas de los árboles, a esto lo nombra: “Mi súper secreto para estar bien todos los días e ir con *power*” (Fotovoz Isidora, minuto 31:18)



Figura 43: Isidora detenida para disfrutar el paisaje desde un puente peatonal. Fotovoz Isidora, minuto 28:25. Fuente: Elaboración propia.



Figura 44: El sol visto a través de hojas de árboles. Fotovoz Isidora, minuto 31:49. Fuente: Elaboración propia.

De manera similar, la mayoría de las entrevistadas identificó que uno de los beneficios comparativos del ciclismo urbano es la opción de detenerse cuando les plazca y retomar el andar expeditamente. El fin de estas paradas principalmente es tomar algún bebestible, comer un dulce o gozar del sol o la tranquilidad, para así descansar y recrear la mente. Similarmente, pueden deleitarse a través de observar canes jugar y otros escenarios conmovedores, como quiso hacer Elisa: “Pasamos al lado de un grupo de perritos... estuve a punto de parar y quedarme ahí un rato” (Entrevista fotovoz Elisa, minuto 00:56). Esta estrategia es muy estimada por el grupo de ciclistas, ya que simboliza independencia y la capacidad de manejar ritmos más gratos y serenos, contrarios al desenfreno ciudadano:

Es la independencia misma de poder hacer lo que sea, como que literalmente te puedes encontrar con alguien en la calle y te puedes detener a saludarlo, o quizás algo que no tenías contemplado... como parar a tomarme una chela en un parque y a veces pasa, a

veces esta como rico el sol... me da oportunidades que en otros medios quizás no podría hacer. Es como la coherencia de ser. (Entrevista Mayra, minuto 23:32).

Cabe recalcar que la posibilidad detenerse juega un rol fundamental en el viaje por la ciudad, que es totalmente distinto a atravesar la ciudad, siendo este uno de los mecanismos mediante los que se realiza el reconocimiento y la vinculación con el territorio (Gehl, 2013).

Una de las bondades del ciclismo urbano es su naturaleza meditativa, lo que implica que, al optar por la bici-movilidad, experimentan sesiones diarias de abstracción, así como de un espacio para ponderar en solitario: “Me ayuda a estar conmigo, la paso bacán, como que me da la oportunidad y el espacio de estar conmigo viajando” (Entrevista Mayra, minuto 22:35). Para ejecutar la meditación, las ciclistas primero deben sentirse capaces en su andar, en pos de poder desviar la atención de los peligros que les acechan e invertirla en sí mismas. Las participantes declararon que este espacio reflexivo les confiere paz mental, tranquilidad emocional y pensamientos claros: “La bici me proporciona un espacio de liberar emoción en cambio en la micro me cargó de emoción” (Entrevista Vinka, minuto 24:48).

En línea con las percepciones entendidas como espirituales, Isidora introduce en su rutina saludar a la animita que se emplaza a cuerdas de su empleo, a la que le pide y le agradece “Las buenas rutas” (Fotovoz Isidora, minuto 12:15). Este hecho denota que la



conexión con la urbe excede conceptos objetivos y aprehensibles, sino que se extiende a esferas profundamente personales, espirituales y emocionales, y solo es factible enraizar tal lazo cuando se recorre la ciudad y no se atraviesa (Gehl, 2013).

Figura 45: Animita recorrido Isidora. Fotovoz Isidora, minuto 12:13. Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, el ciclismo no representa exclusivamente tranquilidad, sino que el juego es uno de los amenizadores más estimados del ciclismo urbano. El juego puede adquirir distintas formas, como *picarla*⁴⁸, actividad favorita de Josefa, bailar y cantar para Mayra



y Vinka, o inclusive contar los semáforos en verde para Isidora. Pese a que su objetivo es la entretención y recreación, también son capaces de formar conexión con el territorio al jugar al recordar eventos que les han ocurrido en los lugares por los que viajan.

Figura 46: Isidora celebrando luz verde diciendo “ah verde” victoriosamente. Fotovoz Isidora, minuto 20:20. Fuente: Elaboración propia.

⁴⁸ Picarla se refiere a ir lo más rápido que su capacidad física le permita

El mismo hecho de circular en bicicleta es un amenizador y motivador para hacerlo, es decir que el ciclo es un amenizador de sí mismo. Esto se debe a que las ciclistas consideran que están adoptando el método de transporte ideal, que supone un listado amplio de beneficios. Dicho de manera simple, saber que están optando por la mejor opción les alegra.

Como conclusión, los amenizadores son estrategias y habilidades que las ciclistas idean y desarrollan al acumular experiencia, para así lograr sacar partido de las bondades de la bici-movilidad. En primera instancia posicionan al ciclismo urbano como una actividad más segura, rápida y provechosa, y congruentemente tal valoración incide positivamente en su satisfacción con la movilidad y con su rutina, esta condición difiere de lo que suelen percibir los/as usuarios/as de otros métodos de transporte (Páez y Whalen, 2010). Empero, el fin primario de los amenizadores es mejorar su ánimo y alegrar sus jornadas, Morris y Guerra (2015) describen que la movilidad afecta significativamente el estado anímico de las personas y que el ciclismo cumple con alentar a sus usuarios, añadiendo que este júbilo suma beneficios a su salud física y mental. Finalmente, Mokhtarian y Salomon (2001) propugnan que los/as humanos/as sienten un deseo intrínseco a viajar y por ende, la movilidad podría y debería ser disfrutada, lo que si se alcanza en el grupo aquí investigado, donde las jóvenes profesan cariño por el ciclismo en parte gracias a sus ventajas prácticas, como al apego y goce que viven montadas en su bicicleta, el que resiste a los obstáculos y agresiones de la cultura autocéntrica y patriarcal por medio de los amenizadores y otras estrategias.

“Yo no me considero alguien deportista de elite ni nada, sin embargo, siento que los otros tienen una barrera psicológica”⁴⁹: análisis de la capacidad física.

La capacidad física se conceptualiza como un conglomerado de habilidades que permiten a una persona satisfacer las exigencias físicas de una tarea determinada (Garth, 1996), esta definición deja entrever que las capacidades mentales forman parte de las herramientas que contribuyen a lograr dicha labor. La condición física ya ha sido evocada como un factor incidente en la experiencia ciclista, puesto que su carencia puede provocar frustración y cerrar posibilidades, mientras que contar con un buen estado físico permite realizar viajes agradables, largos y relativamente expeditos. Asimismo, esta es una destreza que tienden a carecer como opción en las mujeres por motivo de los roles de género que las alejan de actividades físicas por ser consideradas masculinas, y les incita a dudar de sus aptitudes y e inclusive a considerarse débiles e incapaces (Macías y Moya, 2002). Los efectos de este aspecto se ven reflejados en los recorridos de algunas de las ciclistas. Por ejemplo, deciden si cierta ruta es factible o no, debido a la distancia y tiempo que involucra. En segundo lugar, el esfuerzo físico es un factor crucial a tener en cuenta al momento de determinar sus itinerarios, especialmente al decidir si optar por una ruta con una inclinación pronunciada. Esta elección implica un gasto energético considerablemente mayor, lo cual representa un obstáculo para una ciclista con baja resistencia física. Similarmente, descender por una calle empinada denota un desafío a la destreza, gracias a las altas velocidades que se alcanzan. En suma, la inclinación de las vías puede ser un factor decisivo para no optar

⁴⁹ Entrevista Josefa, minuto 09:22.

por la bicicleta y no únicamente modificar la ruta. Aunque se divisa que es un elemento que es superado por la costumbre, muestra de esto es el caso de Carolina, quien asegura que las pendientes no le representan un obstáculo mayor para preferir transportarse en bicicleta, debido a que está habituada al esfuerzo físico. Este hecho puede esclarecer una de las razones de porque la joven es capaz de realizar trayectos más extensos que el resto de las participantes.

Razonablemente, la velocidad en la que transitan es establecida por este factor, Elisa y Vinka lo demuestran al transitar pausadamente en relación al resto de las entrevistadas. Esta actitud igualmente es una técnica para evitar fatigarse: “Intento no cansarme andando en bici, me agotó rápido igual, como que no tengo muy buena resistencia, entonces intento ir a mi ritmo, me gusta ir rápido... -pero- si me estoy cansando me voy más lentito” (Entrevista fotovoz Elisa, minuto 24:25). Vinka introduce la frustración como temática que sobreviene a la velocidad de circulación, ella comenta que suele sentir que carece de resistencia física, lo que le evoca frustración e inclusive le ha conducido a abandonar temporalmente la bici-movilidad.

Perseverar en la bici-movilidad logra mejorar la capacidad física, y en añadidura es una actividad ideal para medir estas mejoras. Carolina, lo pone de manifiesto al afirmar que discierne que ha progresado puesto que completó su recorrido en tiempo récord. Esta revelación le otorga una sensación de triunfo y de auto-capacidad, lo que le empuja a aventurarse a rutas más prolongadas.

Entonces, la capacidad física se posiciona como una aptitud esencial para la sensación de resguardo y como ya se ha esbozado en este estudio, la fortaleza mental es parte fundamental de las destrezas vitales para llevar a cabo el ciclismo urbano.

Hasta este punto, se ha destacado la relevancia de la confianza en las capacidades personales, así como la tolerancia al cansancio y al miedo. No obstante, aún resta por abordar la habilidad para improvisar soluciones, esta nace en virtud de la propiedad cambiante e impredecible de las ciudades (Harvey, 1977), la que vuelve altamente probable que ocurran contingencias repentinas en el transcurso de su itinerario, donde las consideraciones previamente planificadas devienen obsoletas. Es ante estos imprevistos cuando las ciclistas deben hacer uso de su pericia, estrategias y conocimiento previo, o simplemente improvisar, lo que pone de manifiesto la naturaleza resiliente de la ciclo-movilidad, así como lo crucial que es la capacidad mental.

En conclusión, la bici-movilidad es un método de transporte activo, que por ende depende de la condición física del/a usuario/a. Sin embargo, también implica necesariamente que aquellas personas que carecen de esta habilidad se distancian con mayor facilidad de esta modalidad. Por otro lado, las usuarias más experimentadas y entusiastas disponen de una mayor seguridad en sí mismas, lo que les permite completar travesías extensas sin considerarlas un periplo. Como resultado, tienen una mayor probabilidad de adherirse a esta modalidad de transporte con confianza y tranquilidad. Este aspecto debe de ser considerado cuando se cavile sobre los motivos de la falta de mujeres ciclistas en Santiago. Esta temática resulta llamativa debido a que, como se ha mencionado anteriormente, las mujeres chilenas tienen una baja representación en el ámbito deportivo, lo que conlleva diversos inconvenientes para su

salud. En este sentido, el ciclismo urbano se presenta como una opción interesante, ya que ofrece una vía discreta hacia la actividad física, permitiendo así sortear parcialmente los prejuicios negativos que muchas mujeres enfrentan con respecto al deporte. De esta manera, se les puede introducir gradualmente a esta práctica y, en última instancia, aprovechar los beneficios que conlleva. Dentro de la misma línea, las entrevistadas afirman que no se consideran deportistas de élite, lo que apunta a que el ciclismo urbano es una actividad accesible para todas las mujeres y tipos de corporalidad.

VII. Epílogo: conclusiones y proyecciones.

En esta memoria se expresaron reflexiones, imaginarios y habilidades que se conocieron a partir del acercamiento a las experiencias de mujeres ciclistas de entre 18 y 29 años, residentes de Santiago, con movilidad completa y que no son responsables de otra persona. Estas ideas fueron generadas gracias al vínculo que se estableció con las diez mujeres ciclistas y el deseo de cada una de compartir sus vivencias. A continuación, se presentarán los hallazgos más relevantes, en conjunto de las reflexiones y conclusiones principales.

Los resultados de la investigación se desplegaron en tres capítulos, iniciando con “A mi bici le puse la negrita, la negrita compañera: Narrativas sobre experiencias y sentires dentro de la diada ciclista-bicicleta”, este apartado se fundamentó en la epistemología feminista, para que a través de conversaciones libres, y una escucha abierta, que debelaron narrativas íntimas, se logrará entrelazar las voces de las participantes con la de la investigadora y así caracterizar a las ciclistas, evidenciar sus subjetividades y personalizar a la sujeta ciclista y la conformación de la diada ciclista-bicicleta. Este capítulo pone de manifiesto la identidad desarrollada entorno a la diada ciclista-bicicleta.

Por otro lado, en “Yo no tengo problemas, tengo soluciones: Territorios urbanos, convivencia vial y estrategias ciclistas para afrontarlos” se expuso desde la empiria al aventurarse a recorrer las rutas cotidianas de las participantes, en conjunto con entrevistas que explicaran los registros obtenidos, se identificó la naturaleza de los territorios que conforman las vías, los/as agentes que las transitan, las interacciones que se desarrollan dentro de ellas, las críticas que surgen de su uso y finalmente las habilidades y estrategias que se elaboran para lidiar y sortear los obstáculos. Asimismo, se analizó críticamente al diseño vial santiaguino, y como se ha guiado y constituido por estructuras socioculturales imperantes, igualmente se identificó como un diseño deficiente de un sector afecta a la calle holísticamente. Por último, se indago en como el entramado de aspectos divisados y denunciados en el capítulo forman parte de un cálculo cotidiano para la elección de la ruta, en este proceso las entrevistadas demostraron una profunda maestría y conocimiento de su territorio, así como de una capacidad resolutiva ante imprevistos.

Finalmente, el capítulo “No es lo mismo ser ciclista que una mujer ciclista violencias encarnadas por mujeres en Santiago y las estrategias para enfrentarlas” se describió analítica y críticamente como el género es un determinante en la experiencia ciclista urbana y cuáles son las violencias de género identificadas por las entrevistadas. Poniendo de manifiesto que el temor a ser asaltada se sufre de manera más intensa en

caso de ser mujer, así como que prevalece la posibilidad de ser atacadas u acosada en función de su sexo, lo que coherentemente afecta las dinámicas de movilidad y los imaginarios urbanos. Para cerrar, se explayó como los varones experimentan la bicimovilidad radicalmente distinta y en consecuencia de aquello desde la epistemología poseen puntos ciegos que les hace incapaces de empatizar con la experiencia femenina. En respuesta al contexto patriarcal vial, las ciclistas tejieron un entramado de habilidades, condiciones y estrategias para poder desarrollar una movilidad cómoda, comenzando con artefactos en que apoyarse para sentir seguridad y poder sostener un autocuidado, así como distintas técnicas que tienen como objetivo amenizar los viajes ciclistas, para finalizar con como la capacidad física, comúnmente negada a la población femenina, constituyendo un aspecto fundamental para optar y elaborar un pedalear tranquilo y asegurarse de sus propias capacidades.

Esta memoria se posicionó como una exploración de las experiencias, imaginarios y agencias ciclistas femeninas desde una perspectiva antropológica y feminista, y que a través de los encuentros y maduraciones de las reflexiones se descubrió la inminente naturaleza política, material y emocional de los alcances y hallazgos de la investigación, demostrando que la ejecución del ciclismo urbano se lleva a cabo por la diada ciclista-bicicleta, que se forja gracias a las emociones gratas cernidas en el viaje y de la visión de que el objeto es un compañero ante la hostilidad de la ciudad. Así apuntando desde una temprana etapa del estudio que la movilización, como la elección del modo de transporte es eminentemente emocional y que la bicicleta no es un objeto inanimado, sino que contiene agencia que influye en las vivencias de las féminas.

En la experiencia de las participantes, el territorio emerge como un elemento central, el que se manifiesta como una porción del espacio físico urbano, impregnado de identidad, imaginarios y simbolismo, resultado del reconocimiento y circulación activa por el mismo. De este modo, el territorio adquiere una dimensión de representación social del espacio, caracterizándose por su parcelación y dependencia de la participación y la emoción del individuo/a, la que se consigue mayoritariamente por vía de la circulación en bicicleta. Esto implica que la diada ciclista-bicicleta permite tanto ampliar y construir nuevos territorios como los delimita. En este contexto, se proyecta la relevancia de la práctica de *la flânerie* en la vivencia ciudadana, el deambular y viajar por la ciudad se vuelve fundamental para nutrir la vitalidad urbana, contribuir a la conformación del territorio personal y en última instancia, fomentar la sensación de pertenencia y disfrute de la ciudad (Gehl, 2013). En síntesis, la comprensión del territorio como un espacio cargado de imaginarios y dependiente de la participación activa del/a individuo/a ofrece valiosas perspectivas para apreciar la ciudad desde una óptica más profunda y ayuda a comprender cómo la diada ciclista-bicicleta y la práctica de *la flânerie* se entrelazan para crear una experiencia urbana más enriquecedora y gratificante, impulsando la construcción de identidad y una sensación de pertenencia.

No obstante, esta añoranza de libre movimiento y de disfrute de la ciudad se ve truncada por un entramado de factores socioculturales que se encarnan tanto en aspectos materiales, como en comportamientos, dinámicas y emociones cernidas en las vías. En buena parte, la cultura autocéntrica es una dificultad, puesto que reproduce núcleos urbanos con infraestructura e idiosincrasia que las margina y les hace sentir que no pertenecen a ningún sector de las rutas. Este conjunto de valores mantiene una

jerarquía vial a base de amenazas y agresiones que les amedrentan, convirtiendo al espacio público en “todo menos accesible para todos” (Sermeño, 2013, p.223). Asimismo, torna la convivencia vial en una suerte de campo minado, gracias a la contingente reacción violenta que pueden recibir las ciclistas al interpelar a otros/as transeúntes, lo que, en ocasiones, les hace restarse de exigir el respeto a sus derechos. La matriz cultural autocéntrica las posiciona como transeúntes de segunda clase, que son intrusas en las vías y que no tienen derecho a exigir respeto.

La cultura autocéntrica se encuentra directamente enmarcada en el contexto del capitalismo predominante en Santiago. Este sistema fomenta la desigualdad de clases y se cristaliza en la disparidad de calidad y estado de las calles según la comuna correspondiente. Esta situación tiene un impacto directo en las experiencias ciclistas de aquellos/as que recorren estas rutas (Harvey, 1998). Específicamente, en áreas más desfavorecidas, estas vivencias se caracterizan por carecer de la seguridad y la infraestructura propia de las ciclobandas, además, existe una constante sensación de riesgo debido a la presencia de baches y otros obstáculos. Por otro lado, el ciclismo urbano se erige en contraposición y tensiona las premisas de dicha ideología, al sostener una movilidad que se desliga del consumismo, el gasto excesivo y la noción de éxito asociada a la acumulación de bienes materiales (Blue, 2014). De manera similar, el ciclismo urbano se presenta como un medio para recuperar el tiempo arrebatado por el “culto de la velocidad”, y así dedicar estos momentos a la construcción de una comunidad sólida y a otras actividades que se consideran genuinamente valiosas (Berardi, 2007).

Las experiencias indagadas pusieron en evidencia que el ciclismo urbano está fuertemente diferenciado por el género de quien lo practica. Dicha observación se ha destacado al analizar la percepción del riesgo que revelan las mujeres al andar en bicicleta. Dicha comprensión se caracteriza por el temor y la sensación de inseguridad constante, los que encuentran su origen en la socialización y disciplinamiento femenino, al igual que discursos sobre los inminentes peligros que corren al ser mujeres. Esta aprensión se dirige y se incita, sobre todo, hacia los vehículos motorizados y los ataques de naturaleza patriarcal. El miedo y percepción inseguridad se convierten en una herramienta sociopolítica de control que busca que las mujeres dependan de varones, la aceptación de roles tradicionales y la culpabilización de las víctimas en situaciones de violencia y que tomen roles sumisos para así sostener el estatus quo de la dominación patriarcal (Allen et al., 2009; Mugweni et al., 2012). Estos factores sabotean significativamente el disfrute, la tranquilidad, la conducción ágil y la libertad de movimiento en el espacio público para las ciclistas en tanto mujeres. De esta manera, se evidencia un esfuerzo activo para limitar a las mujeres al ámbito privado e invisibilizarlas en el espacio público. A partir de estos hallazgos y reflexiones se afirma que la seguridad es entendida como un ideal y la principal característica que impulsa y sostiene la adscripción a la bici-movilidad, la que lógicamente es buscada a través de estrategias y habilidades, tales como portar artilugios que permiten el autocuidado, recurrir a ayuda colectiva e idear recorridos que eviten sectores y vías riesgosos, en este sentido, priorizan transitar por ciclovías, pese a que esto pueda conllevar un viaje más aletargado y/o largo.

A pesar de que la percepción social del riesgo pueda representar un obstáculo para su libertad (Butler et al., 2019), las ciclistas demuestran enfrentar cotidianamente el temor con el fin de disfrutar de su modalidad de transporte preferida. Inclusive, emplean astutamente el miedo a su favor, manteniendo así una ejecución del ciclismo atenta, cuidadosa y enérgica, logrando llevarlas a re-pensarse como sujetas resilientes y valientes. La negativa a doblegarse ante esta emoción implica una resistencia hacia las estructuras y operaciones de naturaleza patriarcal, con un potencial significativo de transformación social (Naredo, 2010).

Por otra parte, la feminidad, como construcción impuesta por la sociedad, se revela como un conjunto de normas y convicciones que oprimen a las mujeres, limitando una vez más su libertad de movimiento y su derecho a la ciudad (Pérez y Gregorio, 2020). De manera análoga, la culpa se instaura como una emoción prevalente en la experiencia de las ciclistas, operando como una herramienta para que ellas se ajusten a los estándares patriarcales preestablecidos de servidumbre y cuidado de otros/as (Lagarde, 1997). No obstante, la disconformidad que exhiben las participantes establece un diálogo con el concepto del no determinismo sexual planteado por De Beauvoir (1981), la que es canalizada a través del ciclismo urbano, erigiéndolo como una herramienta para reivindicar su agencia, permitiendo que las mujeres eludan parcialmente las imposiciones de la feminidad. Paralelamente, el placer derivado del ciclismo, particularmente a través de la práctica de *la flanerie*, genera una contraposición a los roles de género, dado que es una actividad realizada exclusivamente para la satisfacción personal y el ocio, escapando así de los dictados de servidumbre constante. Este acto conforma una identidad y supone una reapropiación del sentido de la propia vida (Lagarde, 2005).

No obstante, la identidad de ciclista se configura como un estatus ajeno e inalcanzable para las mujeres, quienes tienden a considerar que esta categoría se distingue por la resistencia física, la agilidad, la experiencia deportiva y la homosociabilidad ciclista, características en las que ellas no se ven reflejadas. La lejanía femenina a esta identidad arroja luz sobre cómo las mujeres tienden a menospreciar sus capacidades físicas y a carecer de autoconfianza (Fradejas et al., 2017) y por ende, de fortaleza psicológica, necesaria para realizar el ciclismo urbano (Hernández, 2010). En coherencia, la autosegregación de la identidad ciclista las margina de las bondades de la unión entre pares y les agrava la sensación de impertinencia a las calles y puede concluir en el abandono del ciclismo. En respuesta a esta sensación, igualmente surgieron testimonios de ciclistas que defienden su identidad como tal a través del cariño que profesan por la actividad, así como la preferencia y el tiempo dedicado, validando y enalteciendo sus esfuerzos y emociones, en contra de la cultura que las menosprecia y mancilla.

El acoso sexual callejero es una de las agresiones que deben de tolerar y/o enfrentar para realizar la bici-movilidad, que juega un papel esencial en la perpetuación de las relaciones asimétricas entre hombres y mujeres, que reproduce el imaginario de que la mujer es un objeto sexual cuando se encuentra en el espacio público, reforzando el mandato de restringirse al espacio privado (Molero, 1998; Pateman, 1995). Las ciclistas evidenciaron elaborar un conjunto de estrategias para dar frente a este malestar, las que abarcan hacer caso omiso, buscar ayuda en otras mujeres y reprender al/a agresor/a para luego escapar haciendo uso de su bicicleta. Dichas técnicas exponen la

esencia rebelde, resiliente y comunitaria de la bici-movilidad, que sirve como un medio para desnaturalizar y tensionar el patriarcado desde las violencias de género en espacios público, estas son un paso hacia el empoderamiento y hacia la conformación de sujetas políticas capaces de transformar los discursos y símbolos tradicionales, así como operar cambios hacia una sociedad en una más amena e igualitaria (Azcu y Palacio, 2008; Largarde, 2009).

El cuerpo, por su parte, juega un papel fundamental tanto en el ciclismo urbano como en la manifestación de las agresiones de género. Esto se debe a que en él se interiorizan normas y roles de género, los cuales se manifiestan en conductas y expresiones que suelen asociarse con la fragilidad, la vulnerabilidad física y la moderación (Messner, 1992). Estos aspectos, en consecuencia, dificultan la capacidad de llevar a cabo un uso ágil y seguro de la bicicleta, así como de transitar de manera confiada por el espacio. Sin embargo, es desde la misma corporalidad que se inician los procesos de desmantelamiento de las imposiciones percibidas como opresoras (Butler, 2007). Ese proceso constituye una reivindicación del cuerpo femenino y contribuye a la construcción de una identidad individual que se sobreponga a las directrices patriarcales (Hooks, 2000a).

Desde la corporalidad se desarrolla la pedagogía del cuerpo, que abarca la adaptación tanto física como mental que las ciclistas emprenden para hacer frente a las dinámicas, contingencias e inclemencias que surgen en las vías de una ciudad donde prevalece la cultura autocéntrica (Bernasconi y Tham, 2016). Este aprendizaje también impulsa su integración con el entorno urbano, al comprender tanto las normas viales establecidas como las sutilezas idiosincráticas de la interacción social en este contexto. Por tanto, esta adquisición de conocimientos resulta fundamental para el disfrute pleno del ciclismo urbano y para desenvolverse con seguridad en esta actividad.

Por último, la capacidad física se presenta como una habilidad corporal y mental altamente beneficiosa para la práctica del ciclismo urbano, esta capacidad facilita la superación de limitaciones en términos de distancia, tiempo y riesgo. La capacidad física les permite autoconcebirse como triunfantes, competentes y hábiles, así como es una aptitud esencial para la sensación de resguardo.

El ciclismo urbano se percibe de manera unánime por las entrevistadas como una práctica profundamente gratificante, significándolo como un recurso valioso para fortalecer su bienestar mental y sobrellevar momentos de dificultad emocional. Estas características, en conjunción con las ventajas prácticas que ofrece, como su rapidez, bajo costo, flexibilidad y su impacto ambiental mínimo (Morris y Guerra, 2015), cautivan a las ciclistas, consolidando al ciclismo urbano como un método de transporte ideal y predilecto.

La Memoria constató que los motivos que impulsan la elección de la bicicleta como medio de movilidad por parte de las entrevistadas son mayoritariamente de índole pragmática. Se observó que la política institucional o el activismo ciclista, aunque presentes, no ejercen una influencia significativa en sus experiencias, imaginarios o círculos sociales.

No obstante, es importante señalar que las participantes tienen plena conciencia de que su elección de transporte posee una dimensión ontológicamente política. Resaltan esta particularidad como un elemento central al explicar que, al utilizar la bicicleta, experimentan primordialmente una sensación de libertad. Para ellas, la libertad se presenta como un asunto político, especialmente cuando se refiere a su capacidad de involucrarse en asuntos públicos, como es el espacio público mismo (Arendt, 2018). De igual manera, el ciclismo urbano se revela como una actividad y una afirmación con una relevancia ontológicamente política. A través de esta elección, las participantes pueden desafiar y negociar en medio de estructuras socioculturales que perciben como opresivas. Y a pesar de que no sea su motivo principal para ser ciclistas, se sostiene que por medio de sus acciones se “pedalea” hacia un Santiago más igualitario.

La presente Memoria demuestra cómo es urgente profundizar los estudios sobre la movilidad femenina, especialmente en el ciclismo urbano, e insta a indagar sobre mujeres que encuentran distintas problemáticas que aquí no fueron abordadas, tales como la maternidad o condiciones físicas menos idóneas; así como explorar otros contextos, ciudades e inclusive otras modalidades de transporte. La libre movilidad femenina es una deuda pendiente mundialmente, especialmente en el continente latinoamericano, y por ende se deben generar programas para un desarrollo en esta materia que excedan y superen los recursos y perspectivas que se han implementado en los intentos institucionales que han carecido de contenido y crítica con perspectiva de género.

Dentro de la misma línea, la academia está al debe de empujar dichos cambios. Buscando maneras de levantar información desde y con las mujeres, priorizando sus voces y experiencias, en lugar de estudiar desde un punto lejano y externos a las realidades sociales. La antropología como disciplina de estudio social y cultural, debe implementar y apegarse a metodologías que escuchen y valoricen las voces que no le son propias, para así poner a disposición sus hallazgos en pos de dar frente a la creciente crisis de movilidad que aqueja la urbe y a las mujeres en particular, a través de soluciones innovadoras que se alejen de las tradicionales perspectivas/soluciones andróginas, simplistas y objetivistas.

Finalmente, este estudio pone de manifiesto la imperiosa necesidad de reformular la concepción de la movilidad urbana en Santiago. Es esencial desvincularla de su connotación como símbolo de estatus y redefinirla como un momento de colectividad, disfrute y reconocimiento de la ciudad. Se plantea cuestionar los estándares de vida que se transmiten a través de este medio, y analizar cómo la sociedad, específicamente desde la perspectiva antropológica, puede contribuir a que dichos estándares sean lo más realistas y contextualizados posible dentro del entorno latinoamericano en el que nos encontramos, dando cuenta de la diversidad y problemáticas que caracterizan a esta región. Es fundamental abordar la movilidad y el ciclismo urbano como herramientas emancipadoras, permitiendo que las mujeres puedan desplazarse a voluntad, despojándolas de las restricciones socioculturales, económicas y políticas. Al hacerlo, se busca conectarlas con actos políticos transformadores fundamentales en el ámbito del urbanismo. Esta perspectiva también posibilita el desarrollo de su propia individualidad, intereses, trabajo y vidas, liberándolas de parte de la violencia de género.

VIII. Bibliografía.

- Aarts, L., & Van Schagen, I. (2006). Driving speed and the risk of road crashes: A review. *Accident Analysis & Prevention*, 38(2), 215-224.
- Abellón, M. (2016). Cuando querer una bicicleta es quererse libre: Un análisis de Wadja desde el existencialismo de Simone de Beauvoir. En Sonna, V. e Illaraga, R., Filosofía y cultura popular: Cine, series música y literatura desde las Humanidades (53-72). Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras
- Acosta, W., Meek, T. H., Schutz, H., Dlugosz, E., Vu, T., & Garland Jr, T. (2015). Effects of early-onset voluntary exercise on adult physical activity and associated phenotypes in mice. *Physiology & behavior*, 149, 279-286.
- Adair, C. (1992). *Women And Dance: Sylphs and Sirens*. Macmillian.
- Agar, L. (2004). La ética de la investigación en ciencias sociales en el contexto de la globalización: de la investigación cuantitativa a la cualitativa. *Acta bioethica*, 10(1), 65-68. <https://dx.doi.org/10.4067/S1726-569X2004000100008>
- Ahmed, S. (2015). *La política cultural de las emociones*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Allen, C., Swan, S. & Raghavan, C. (2009). Gender symmetry, sexism, and intimate partner violence. *Journal of Interpersonal Violence*, 24, 1816–18
- al-Mansour, M. (Directora). (2013). *Wadja* [Película]. Norddeutscher Rundfunk; Bayerischer Rundfunk; Rotana Group.
- Alviña, F., & Campos, T. (2017). *Movimiento Furiosos Ciclistas y su Influencia en la Calidad de Vida en Santiago 1995-2016*. [Tesis para optar al grado de Licenciado, Universidad de Chile]. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/152239/Movimiento-furiosos-ciclistas-y-su-influencia-en-la-calidad-de-vida-en-Santiago-1995-2016.pdf?sequence=1>
- Andréu, J. (2000). Las técnicas de análisis de contenido: Una revisión actualizada. Recuperado de <http://public.centrodeestudiosandaluces.es/pdfs/S200103.pdf>
- Arendt, H. (2018). *La libertad de ser libres*. Taurus.
- Arévalo, G. (2019). Construcción del objeto político para la participación: una mirada desde el interaccionismo simbólico y la fenomenología social de Alfred Schütz en diálogo con la perspectiva arendtiana. *Analecta Política*, 9(17), 250-272.
- Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Gedisa.
- Azcuy, V., & Palacio, M. (2008). Antología de Textos de Autoras en América Latina, el Caribe y Estados Unidos, Colección Mujeres haciendo Teologías 2 Por Virginia R. Azcuy-M. Marcela Mazzini-Nancy V. Raimondo (coord.). *Teología y vida*, 49(4), 933-939.
- Bandura, A. (1982). *Teoría del aprendizaje social*. Espasa-Calpe.

- Banco interamericano de desarrollo (BID). (2017). Ciclo-inclusión en América Latina y Caribe, guía para impulsar el uso de la bicicleta. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ciclo-inclusi%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf>
- Bargsted, M., Espinoza, V., & Plaza, A. (2020). Pautas de homofilia en Chile. *Papers. Revista de Sociología*, 105(4), 583-612.
- Bartky, S. (2015). *Femininity and domination: Studies in the phenomenology of oppression*. Routledge.
- Berardi, F. (2007). *El sabio, el mercader y el guerrero. Del rechazo al trabajo al surgimiento del cognitariado*. Acuarela Libros.
- Bernasconi, O., & Tham, M. (2016). Un enfoque praxiográfico a la bici-movilidad en Santiago de Chile. El ciclismo urbano como un logro colectivo. *Revista de Antropología Experimental*, 16, 88-110. Recuperado de <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/3019/2427>
- Biblioteca del congreso nacional de Chile. (2020). *Ley Fácil. Ciclovías*. Recuperado de <https://www.bcn.cl/portal/leyfacil/recurso/ciclovias>
- Bicicleta. (2020). *Diccionario de la lengua española*, 23.^a ed., [versión 23.4 en línea]. Recuperado de <https://dle.rae.es/bicicleta>
- Bleichmar, S. (2004). Límites y excesos del concepto de subjetividad en psicoanálisis. *Topía*, 40: 6-7.
- Bley, C. (16 de agosto de 2022). Cómo elegir y usar el mejor candado para tu bicicleta. *La tercera*. Recuperado de <https://www.latercera.com/practico/noticia/como-elegir-y-usar-el-mejor-candado-para-tu-bicicleta/EP723BA7RFEBVDQ4OPNFD552RM/>
- Blue, E. (2014). *Bikenomics: How bicycling can save the economy*. Microcosm Publishing.
- Bourdieu, P. (1996). La dominación masculina. *Revista de Estudios de Género, La Ventana E-ISSN: 2448-7724*, (3), 1-95.
- Bourdieu, P. (2016). *La distinción: criterio y bases sociales del gusto*. Taurus.
- Brewer, A. (2000). Road rage: what, who, when, where and how?. *Transport reviews*, 20(1), 49-64.
- Buschmeyer, A., & Lengersdorf, D. (2016). The differentiation of masculinity as a challenge for the concept of hegemonic masculinity. *Norma*, 11(3), 190-207.
- Butler, B. Gerlo, J., & Vitale Ruiz, A. (2019). *Ciudades desde una mirada feminista*. Universidad Torcuato di Tella. Recuperado de https://www.academia.edu/40905431/Ciudades_desde_una_mirada_feminista
- Butler, J. (2007). *El género en disputa: el feminismo y la subversión de la identidad*. Paidós.

- Cabnal, L. (2010). Acercamiento a la construcción de la propuesta de pensamiento epistémico de las mujeres indígenas feministas comunitarias de Abya Yala. En ACSUR (Ed.). *Feminismos diversos: el feminismo comunitario* (pp. 10-25). Las Segovias: ACSUR.
- Cabrera, B. (4 de febrero de 2020). Revolución Ciclista Plurinacional: Quiénes son los protagonistas de la “funa” a la jueza Andrea Acevedo. *La Tercera*. Recuperado de <https://www.latercera.com/la-tercera-pm/noticia/revolucion-ciclista-plurinacional-quienes-los-protagonistas-la-funa-la-jueza-andrea-acevedo/998659/>
- CADEM. (2023). Informe seguridad vial 2022. Recuperado de https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2023/03/Informe-Final_SEGURIDAD-VIAL-2022_Cadem.pdf
- Calero, S., Maldonado, I. Fernández, A., Rodríguez, Á., & Otáñez, N. (2016). Physical-recreational activities to reduce obesity in women between 35-50 years old. *Revista Cubana de Investigaciones Biomédicas*, 35(4), 375-386. Recuperado de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S086403002016000400008&lng=en&tlng=en.
- Campos, A. (19 de abril de 2018). La bicicleta y la emancipación de las mujeres. *National Geographic*. Recuperado de https://historia.nationalgeographic.com.es/a/bicicleta-y-emancipacion-mujeres_12597
- Campos-Sánchez, F., Valenzuela-Montes, L., & Abarca-Álvarez, F. (2019). Evidence of green areas, cycle infrastructure and attractive destinations working together in development on urban cycling. *Sustainability*, 11(17), 4730.
- Canales, M. (2006) *Metodologías de investigación social. Introducción a los oficios*. LOM Ediciones.
- Cantó, E., García, P., & Soto, J. (2013). Autopercepción de competencia motriz, práctica físico-deportiva federada y su relación con los niveles de actividad física habitual en escolares. *EmásF: revista digital de educación física*, (20), 8-27.
- Castillo, V. (31 de agosto de 2021). Camas UCI bajarán de 122 a 24: Hospital Metropolitano anuncia funcionamiento con un 44% de su capacidad debido a obras de mitigación de Costanera Center. *La Tercera*. Recuperado de <https://www.latercera.com/nacional/noticia/camas-uci-bajaran-de-122-a-24-hospital-metropolitano-anuncia-funcionamiento-con-un-44-de-su-capacidad-debido-a-construccion-de-estacionamientos-del-costanera-center/LXFOGLPFVFBJLEAFF4YRUEWYQC/>
- Cavacuiti, C., Ala-Leppilampi, K., Mann, R., Govoni, R., Stoduto, G., Smart, R., & Locke, J. (2013). Victims of road rage: A qualitative study of the experiences of motorists and vulnerable road users. *Violence and victims*, 28(6), 1068-1084.
- Centro de Estudios y Análisis Delictual (CEAD). (2020). *Estudio Factores Determinantes de la Percepción de Inseguridad con Perspectiva de Género*. Recuperado de <https://cead.spd.gov.cl/wp-content/uploads/enfoque-genero/informes/Estudio%20Percepcion%20con%20Perspectiva%20de%20Genero.pdf>
- Centro de estudios públicos (CEP). (2018). De la casa al trabajo: Análisis de un tiempo perdido (N29). Recuperado de https://www.cepchile.cl/cep/site/artic/20180405/asocfile/20180405120239/dpp_029_abril2018_srazmilic.pdf

- Citro, S. (2011). *La antropología del cuerpo y de los cuerpos en-el-mundo, Indicios para una genealogía disciplinar*. Editorial Biblos.
- Claval, P. (2002). El enfoque cultural y las concepciones geográficas del espacio. *Boletín de la AGE*, N° 34, 2002, pp 21 – 39.
- Coleman, K. (2015). *Bicycles as Objects: Identity, Attachment, and Membership Categorization Devices*. [Tesis de maestría, University of Alberta]. Repositorio institucional University of Alberta. Recuperado de <https://era.library.ualberta.ca/items/384f7788-e638-4a01-adf9-2cbe8e7b7e80>
- Comisión consultiva de Emakunde del Instituto vasco de la mujer. (2002). En Setién, M. & López, A. (Eds.). *Mujeres y Ocio Nuevas redes de espacios y tiempos* (p. 85- 98). Universidad de Deusto.
- Comisión nacional de seguridad de tránsito (CONASET). (2017). ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE OCUPANTES DE BICICLETAS Y CONSECUENCIAS AÑO 2016. Recuperado de <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2017/10/Bicicletas-2016.pdf>
- Comisión nacional de seguridad de tránsito (CONASET). (12 de noviembre de 2021 a). Balance de MTT y Carabineros: Fallecidos en siniestros viales durante año 2020 alcanzaron baja histórica por pandemia. Recuperado de <https://www.conaset.cl/balance-de-mtt-y-carabineros-fallecidos-en-siniestros-viales-durante-ano-2020-alcanzaron-baja-historica-por-pandemia/#:~:text=Durante%202020%2C%20hubo%2063.727%20siniestros,respectivamente%2C%20en%20comparaci%C3%B3n%20a%202019.>
- Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET). (2021b). *Estadísticas según tipo de usuario 2002-2021*. Gobierno de Chile.
- Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET). (s.f). *Glosario*. Recuperado de <https://www.conaset.cl/manualesenalizacion/document/Glosario.pdf>
- ComunidadMujer. (2020). *¿Cuánto aportamos al PIB? Primer Estudio Nacional de Valoración Económica del Trabajo Doméstico y de Cuidado No Remunerado en Chile*. Recuperado de <https://comunidadmujer.cl/wp-content/uploads/2022/04/Cuanto-Aportamos-al-PIB.pdf>
- Csordas, T. (1999). Embodiment and cultural phenomenology. En Weiss, G. & Haber, H (Ed.) *Perspectives on Embodiment The Intersections of Nature and Culture*. (pp. 142-162). Routledge.
- Cuevas, J. (2020). *El espacio dejado en la Dictadura chilena para la población marginal urbana: la reestructuración comunal de Santiago (1973–1986)*. [Informe para optar al Grado de Licenciado en Historia]. Universidad de Chile.
- Dankhe, G., & Fernández, C. (1986). *La comunicación humana*. McGraw Hill.
- Davis, A. (2005). *Mujeres, raza y clase* (Vol. 30). Ediciones Akal.
- Dawson, A., Day, J., & Ashmore, D. (2020). Multiautoculturalism: reconceptualising conflict on the roads. *The Asia Pacific Journal of Anthropology*, 21(3), 205-228.

- de Beauvoir, S. (1981). *El segundo sexo*. Siglo XX.
- Decreto 116 de 1988 [con fuerza ley]. Establece normas para uso de la bicicleta como medio de transporte. 26 de julio de 1988. Recuperado de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=179504>
- del Valle, T. (2000). La organización del tiempo y del espacio: análisis feminista de la ciudad. *Zainak*, 19. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/11497959.pdf>
- Denzin, N., & Lincoln, Y. (2011). *El campo de la investigación cualitativa*. Barcelona, España: Gedisa.
- de Rementería, I. (2004). *La reducción de daños y la gestión del riesgo en Europa y el carrete en Chile*. Red Chilena de Reducción de Daños.
- de Rivera, J. (2004). Empatía y ecpatía. *Psiquis*, 25(6), 243-245.
- Díaz, R. (1997). La vivencia en circulación. Una introducción a la antropología de la experiencia. *Alteridades*, 7(13), 5-15. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/747/74711130002.pdf>
- Díaz, R., & Rojas, F. (noviembre de 2017). Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. *Banco Interamericano de Desarrollo (BID)*. Recuperado de <https://publications.iadb.org/es/mujeres-y-ciclismo-urbano-promoviendo-politicas-inclusivas-de-movilidad-en-america-latina>
- Duvignaud, J. (2004). *El juego del juego*. Breviarios del Fondo de cultura económica.
- Eichler, M. (1997). Feminist methodology. *Current sociology*, 45(2), 9-36. Recuperado de <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/001139297045002003>
- Elisségaray, P. (2009). Uso de la bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos. [Memoria para optar al título de sociólogo] Universidad de Chile.
- Elkin, L. (2017). *Flâneuse. Una paseante en París, Nueva York, Tokio, Venecia y Londres*. Ed. Malpaso.
- Eltit, V. (2011). Transporte urbano no motorizado: el potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco. *Revista Invi*, 26(72), 153-184.
- Evans, I., Pansch, J., & Singer-Berk, L. (2018). Factors affecting vehicle passing distance and encroachments while overtaking cyclists. *Institute of Transportation Engineers. ITE Journal*, 88(5), 40-45.
- Expósito, F., & Moya, M. (2011). Violencia de género. *Mente y cerebro*, 48(1), 20-25.
- Fernández, M. (2013). *Los efectos psicológicos del discurso actual del capitalismo*. Recuperado de https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/13514/CC-133_art_4.pdf
- Figueroa, C., & Waintrub, N. (abril, 2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *SciELO Brasil* 7 (1). Recuperado de <https://www.scielo.br/j/urbe/a/NJt3mxLf9RhfqkvLjn6wVVQ/?lang=es#>

- Flores, J. (2020). Mujeres y usos de los espacios públicos en México. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, 65(240), 293-326. Recuperado de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-19182020000300293&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- Flores, R., & Naranjo, C. (2013). Análisis de datos cualitativos: el caso de la grounded theory. En Canales, M. (Coord.), *Escucha de la Escucha. Análisis e interpretación en la investigación cualitativa* (75–113). LOM Ediciones. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/393472063/Analisis-de-Datos-Cualitativos-El-Caso-de-La-Grounded-Theory-Teoria-Fundamentada-Rodrigo-Flores-y-Carola-Naranjo>
- Fradejas M., Espada, M., & Garrido, R. (2017). La Autoconfianza en el Deporte en Edad Escolar. *Revista Iberoamericana de Diagnóstico y Evaluación - e Avaliação Psicológica*, 2(44), 158-171.
- Fraser, N. (1993), Repensar el ámbito público: una contribución a la crítica de la democracia realmente existente. *Debate feminista*, 4 (7), 23-58.
- Froböse, I. (2004). *Cycling and Health, compendium*. Escuela Superior de Deportes de Alemania, Colonia. Recuperado de http://www.selleroyal.com/news/CyclingAndHealth/big/Cycling&Health_UK.pdf
- Furness, Z. (2010). *One less car: Bicycling and the politics of automobility*. Temple University Press.
- Galtung, J. (2016). La violencia cultural, estructural y directa. *Cuadernos de estrategia*, 168, 147-168
- Galovski, T., & Blanchard, E. (2004). Road rage: a domain for psychological intervention?. *Aggression and Violent Behavior*, 9(2), 105-127.
- García, M., Sánchez, D., & Román, R. (2019). Envejecimiento y estrategias de adaptación a los entornos urbanos desde la gerontología ambiental. *Estudios demográficos y urbanos*, 34(1), 101-128.
- Garrard, J. (enero 2003). Healthy revolutions: promoting cycling among women. *Health Promotion Journal of Australia*: 14(3), 213- 215. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/228902524_Healthy_revolutions_Promoting_cycling_among_women
- Garrard, J., Rose, G., & Lo, S. (2008). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46(1), 55–59.
- Garth, A. (1996). *Test y pruebas físicas*. Paidotribo.
- Gatersleben, B. & Appleton, K. (2007). Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(4), 302–312.
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Island press.
- Gell, A. (1998). *Art and agency. An anthropological theory*. Clarendon Press.

- Gilligan, C. (1993). *In a different voice: Psychological theory and women's development*. Harvard university press.
- Glenton, K. (14 de febrero de 2023). Types of Bike Locks (and Which is Best?). *Discerning Cyclist*. Recuperado de <https://discerningcyclist.com/types-of-bike-locks/>
- Goel, R., Goodman, A., Aldred, R., Nakamura, R., Tatah, L., Totaro, L., Zapata-Diomed, B., Herick de Sa, T., Tiwari, G., de Nazelle, A., Tainio, M., Buehler, R., Götschi, T., & Woodcock, J (2021) Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? *Transport Reviews*. Recuperado de <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2021.1915898>
- Gómez, I. (2019). Grindr y la masculinidad hegemónica: aproximación comparativa al rechazo de la femineidad. *Estudios sociológicos*, 37(109), 39-68. <https://doi.org/10.24201/es.2019v37n109.1644>
- González, J., & Fernández, D. (2009). Masculinidad y violencia: aproximaciones desde el universo del deporte. *Educar em revista*, (35), 123-136.
- González, C. (20 de enero de 2022). En dos años murieron 184 ciclistas en más de 6 mil accidentes de tránsito que involucró bicicletas. *EMOL*. Recuperado de <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2022/01/20/1044503/accidentes-fallecidos-ciclistas-dos-anos.html>
- Gössling, S. (2020). Why cities need to take road space from cars-and how this could be done. *Journal of Urban Design*, 25(4), 443-448.
- Graystore, M., Mitra, R., Hess, P. (2022) Gendered perceptions of cycling safety and on-street bicycle infrastructure: Bridging the gap. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 105 103237 <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103237>
- Hajnikitas C. (2001). *Women and Cycling in Sydney: Determinants and Deterrents. Results of Pilot Survey*. Cycling Promotion Fund.
- Haraway, D. (2000). A cyborg manifesto: Science, technology, and socialist-feminism in the late twentieth century. In *Posthumanism* (pp. 69-84). Palgrave.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social* (M. González Arenas, Trad.). Siglo veintiuno.
- Harvey, D. (1996). *Justice, nature and the geography of difference*. Blackwell Publishers.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad*. Amorrortu editores.
- Herrmann-Lunecke, M., Figueroa, C., Parra, F., & Mora, R. (2021). La ciudad del no-cuidado: caminata y personas mayores en pandemia. *ARQ* (Santiago), (109), 68-77. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962021000300068>
- Hernández, L. (2010). Fortaleza mental en el deporte. *EDITORES*.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill. Recuperado de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

- Herrera, A & Razmilic, S. (diciembre de 2016). Moverse en Santiago hoy: ¿Qué ha cambiado en los últimos años? *Centro de estudios públicos* [En línea], N°449. Recuperado de https://www.cepchile.cl/cep/site/docs/20161229/20161229125447/pder449_srazmilic_21dic2016.pdf
- Hickman, R., & Banister, D. (2014). *Transport, climate change and the city*. Routledge. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/261798077_Transport_Climate_Change_and_the_City
- Hooks, B. (2000a). *Feminism is for everybody: Passionate politics*. Pluto Press.
- Hooks, B. (2000b). *Feminist theory: From margin to center*. Pluto Press.
- Horton, D. (2006). Environmentalism and the bicycle. *Environmental Politics*, 15(1), 41-58.
- Horton, D. (2009). Social Movements and the Bicycle. *Thinking About Cycling*. Recuperado de <https://thinkingaboutcycling.wordpress.com/social-movements-and-the-bicycle/>
- Castro, D., Díaz, A., Ilabaca, P., Peirano, P., & Salinas, R. (2003). Mi equilibrio espiritual [Canción]. En *31 minutos*. La oreja.
- Instituto nacional de estadística. (INE). (2019). Permisos de circulación [Tabla]. Recuperado de <https://www.ine.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>
- Instituto nacional de estadística (INE). (2020). Síntesis de Resultados Encuesta Suplementaria de Ingresos. Recuperado de <https://www.ine.gob.cl/docs/default-source/encuesta-suplementaria-de-ingresos/publicaciones-y-anuarios/s%C3%ADntesis-de-resultados/2020/s%C3%ADntesis-nacional-esi-2020.pdf>
- Instituto Nacional de la Juventud. (INJUV). (2018). 9na encuesta nacional de juventud 2018. Recuperado de https://www.injuv.gob.cl/sites/default/files/ix_encuesta_nacional_de_la_juventud_2018.pdf
- Iskin, R. (2003). The Pan-European Flâneuse in Fin-de-Siècle Posters: Advertising Modern Women in the City. *Nineteenth-Century Contexts*, 25(4): 333-56. Recuperado de <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/0890549032000167844>
- Iso-Ahola, S. y Coleman, D. (1993). Leisure and health: the role of social support and self-determination. *Journal of Leisure Research*, 25, 111-128.
- Jaitman, L & Galiani, S. (2016). Viajar con miedo: el riesgo de ser mujer en el transporte público. *Sin miedo del Banco interamericano de desarrollo*. Recuperado de <https://blogs.iadb.org/seguridad-ciudadana/es/viajar-con-miedo-el-riesgo-de-ser-mujer-en-el-transporte-publico/>
- Jungnickel, K., & Dent, L. (2020). *Bikes and bloomers: Victorian women inventors and their extraordinary cycle wear*. Goldsmiths Press.
- Kallenbach, T. (2020). Narratives of urban mobility in Germany: on the threshold of a departure from the car-centered city? *Sustainability: Science, Practice And Policy*, 16 (1), 197-207.

- Kern, L. (2020). *Ciudad feminista, la lucha por el espacio en un mundo diseñado por hombres*. Ediciones Godot.
- Kimmel, M. (1997). Homofobia, temor, vergüenza y silencio en la identidad masculina. *Masculinidad/es. Poder y crisis*, 24, 49-63.
- Kimmel, M. (2017). *Angry white men: American masculinity at the end of an era*. Hachette.
- Kohlberg, L., & Gilligan, C. (2014). Moral development. *Psychology: Revisiting the Classic Studies*, 164.
- Lafleur, I. (1978). *Five Socialist Women: Traditionalist Conflicts and Socialist Visions in Austria, 1893 - 1934*. Elsevier.
- Lagarde, M. (1997). *Claves feministas para el poderío y la autoafirmación de las mujeres*. Puntos de Encuentro.
- Lagarde, M. (2005). *Los cautiverios de las mujeres: madre, esposa, putas, presas y locas*. Universidad autónoma de México.
- Lagarde, M. (2009). La política feminista de la sororidad. *Mujeres en Red, el periódico feminista*, 11, 1-5.
- La lira libertaria. (2015). Dos ruedas [Canción]. *En homónimo*. Sello Dale aborigen.
- Lara, A., & Enciso, G. (2013). El giro afectivo. *Athenea Digital*, 13(3), 101-119. Recuperado de <https://atheneadigital.net/article/view/v13-n3-lara-enciso>
- Larraín, J. (2001). *Identidad chilena*. LOM ediciones.
- Latour, B. (1991), "Technology is society made durable", en: LAW, J. (Ed.), *A sociology of monsters? Essays on power, technology and domination, Sociological Review Monograph* (103-131). Routledge.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Manantial.
- Le Breton, D. (2002). *Antropología del cuerpo y la modernidad*. Nueva visión.
- Lefebvre, H. (1973). *El derecho a la ciudad*. Península.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Lieber, M. (2003). La double invisibilité des violences faites aux femmes dans les contrats locaux de sécurité français. *Cahiers du Genre* (35): 71-94.
- Lloyd-Jones, R. & Lewis, M. J. (2000). *Raleigh and the British Bicycle Industry: An Economic and Business History, 1870-1960*. Routledge.
- Losa, C. (2015). *Compás de espera*. Aliar.

- López, L. (2017). El ciclismo urbano como movimiento social y su comunicación en el ciberespacio. *Ciclonautas de Mexicali y Barcelona* [Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona]. Recuperado de <https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/454828/III1de1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Lorde, A. (2017). *A burst of light: And other essays*. Courier Dover Publications.
- Lubitow, A. (2017). *Narratives of Marginalized Cyclists: Understanding Obstacles to Utilitarian Cycling Among Women and Minorities in Portland, Oregon*. Portland State University. Recuperado de <https://nitc.trec.pdx.edu/research/project/994>
- Ma, L., Ye, R., & Wang, H. (2021). Exploring the causal effects of bicycling for transportation on mental health. *Transportation research part D: transport and environment*, 93, 102773.
- Machado, A. (1973). *Caminante no hay camino*. Planeta.
- Macías, V., & Moya, M. (2002). Género y deporte. La influencia de variables psicosociales sobre la práctica deportiva de jóvenes de ambos sexos. *Revista de Psicología Social*, 17(2), 129–148. doi:10.1174/02134740232000756
- Marqués, J. (1997). Varón y patriarcado. *Masculinidad/es. Poder y crisis*, 24, 31-48.
- Marshal, W. (2017). Scofflaw bicycling: Illegal but rational. *Journal of Transport and Land Use*, 10 (1). p. 805-836. Recuperado de https://www.jstor.org/stable/26211757?seq=9#metadata_info_tab_contents
- Marshall, A. (11 de diciembre de 2018). "The Pink Transit Tax: Women Spend More Than Men to Get Around nyc." *Wired*. Recuperado de bit.ly/2ZFjuzK
- Martens, M., Compte, S., & Kaptein, N. (1997). The effects of road design on speed behaviour: a literature review. Recuperado de <http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/master/rep231.pdf>
- Martínez, A., Prado, C. & Tapia, C. (2018). Una relectura de fotovoz como herramienta metodológica para la investigación social participativa desde una perspectiva feminista. *EMPIRIA. Revista de Metodología de las Ciencias Sociales*, (41), 157-185.
- Martínez, C. (2015). Los planes de ciclovías para el Gran Santiago hasta 2032. *Plataforma Urbana*. Recuperado de <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/02/03/los-planes-de-ciclovias-para-el-gran-santiago-hasta-2032/>
- Massey, D. (2001). Space, place and gender. *University of Minnesota Press*. Recuperado de https://selforganizedseminar.files.wordpress.com/2011/07/massey_space_place_gender.pdf
- Matte & Pérez (Agencia). (1978). Comprate un auto Perico [Anuncio de televisión]. Santiago, Chile: Canal 13. Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=BLN9ko_u4Lg
- McPherson, M., Smith-Lovin, L. y Cook, J. (2001). Birds of a Feather: Homophily in Social Networks. *Annual Review of Sociology*, 27 (1), 415-444.

- Meuser, M. (2006). *Geschlecht und Männlichkeit: Soziologische Theorie und kulturelle Deutungsmuster* (2., überarbeitete und aktualisierte Auflage). Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwiss.
- Melleiro, M, & Gualda, D. (2005). La fotovoz como estrategia para la recolección de datos en una investigación etnográfica. *Ciencia y enfermería*, 11(1), 51-57. Recuperado de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S071795532005000100006&script=sci_arttext&lng=n.
- Messner, M. (1992). Like family: Power, intimacy, and sexuality in male athletes' friendships. In P. M. Nardi (Ed.), *Men's friendships* (pp. 215–237). Sage Publications, Inc. <https://doi.org/10.4135/9781483325736.n12>
- Migliaro, A., Mazariegos, D., Rodríguez, L. y Díaz, J. (2020). Interseccionalidades en el cuerpo-territorio. En Cruz, D y Bayón, M. (Eds.) *Cuerpos, Territorios y Feminismos Compilación latinoamericana de teorías, metodologías y prácticas políticas* (63- 82). Ediciones Abya-Yala.
- Miller, D. (2001). *Car Cultures*. Berg ed.
- Ministerio del deporte (MINDEP). (2018). “Encuesta Nacional de Hábitos de Actividad Física y Deporte 2018 en Población de 18 años y más”. Recuperado de la página web Ministerio del deporte: https://sigi-s3.s3.amazonaws.com/sigi/files/82933_encuesta_act_f_sica_y_deportes_2018_vf.pdf
- Ministerio de energía. (2018). Ruta Energética 2018-2022. Recuperado de <https://www.cne.cl/wp-content/uploads/2018/05/rutaenergetica2018-2022.pdf>
- Ministerio del medio ambiente (MMA). (2018). Encuestas nacionales del medio ambiente (4). Recuperado de <https://mma.gob.cl/wp-content/uploads/2018/03/Informe-Final-Encuesta-Nacional-de-Medio-Ambiente-2018.pdf>
- Ministerio de salud (MINSAL). (2017). ENCUESTA NACIONAL DE SALUD 2016-2017 Primeros resultados. Recuperado de la página web Ministerio de salud: https://www.minsal.cl/wp-content/uploads/2017/11/ENS-2016-17_PRIMEROS-RESULTADOS.pdf
- Ministerio de transporte y telecomunicaciones (MTT). (2015). Encuesta origen-destino de viajes en Santiago. Recuperado de la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones <https://www.mtt.gob.cl/archivos/10194>.
- Ministerio de transporte y telecomunicaciones (MTT). (2019). Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías. Recuperado de https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2020/01/GUI%CC%81A_CICLOPISTAS_2020.pdf
- Mokhtarian, P., & Salomon, I. (2001). How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation research part A: Policy and practice*, 35(8), 695-719.
- Molero, M. (1998). Autonomía de las mujeres y seguridad urbana. *Boletín CF+ S*, (7).
- Mora, R, & Rocco, V. (2020). Efectos urbanos de la construcción del parque lineal y ciclovía Pocuro, en Santiago. *Urbano (Concepción)*, 23(41), 166-183. <https://dx.doi.org/10.22320/07183607.2020.23.41.09>

- Mora, R. (2023). Understanding cyclists' conflicts in the streets of a Latin American metropolis. [Artículo presentado para su publicación].
- Moraes, M. (2015). *Territorio en la Geografía de Milton Santos*. Externado de Colombia.
- Morales, I. (2011). *El fomento del uso de la bicicleta en entornos educativos*. Universidad de Huelva. Recuperado de <http://rabida.uhu.es/dspace/handle/10272/5313>.
- Morgan, D. (2008) Snowball Sampling. En: Given, L., (Ed.), *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. (pp. 816-817). SAGE Publications Inc., Thousand Oaks.
- Morgan, I. (15 de noviembre de 2012). Estudio asegura que el uso de bicicleta como medio de transporte en Santiago aumenta 20% cada año. *La tercera*. Recuperado de <https://www.latercera.com/noticia/estudio-asegura-que-uso-de-bicicleta-como-medio-de-transporte-en-santiago-aumenta-20-cada-ano/>
- Morris, E., & Guerra, E. (2015). Mood and mode: does how we travel affect how we feel?. *Transportation*, 42, 25-43.
- Munguia-Izquierdo, D., Legaz-Arrese, A., Bueno-Antequera, J., Oviedo-Caro, M. A., Paris-García, F., & Mayolas-Pi, C. (2020). Beneficios del ciclismo aficionado en la salud percibida de adultos sanos. *Revista de psicología del deporte* 29 (3), 66-74. Recuperado de <https://www.rpd-online.com/index.php/rpd/issue/view/3/1>.
- Mugweni, E., Pearson, S., & Omar, M. (2012). Traditional gender roles, forced sex and HIV in Zimbabwean marriages. *Culture, Health & Sexuality*, 14, 577–590. <http://dx.doi.org/10.1080/13691058.2012.671962>
- Naredo, M. (2010). El miedo de las mujeres como instrumento del patriarcado Claves para una política pública de seguridad ciudadana que incorpore las necesidades y demandas de las mujeres. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 9, 79-86. Recuperado de https://www.fuhem.es/papeles_articulo/el-miedo-de-las-mujeres-como-instrumento-del-patriarcado-claves-para-una-politica-publica-de-seguridad-ciudadana-que-incorpore-las-necesidades-y-demandas-de-las-mujeres/
- National Association of City Transportation Officials (NACTO). (2014). Urban bikeway design guide (2nd ed.). Recuperado de https://nacto.org/wp-content/uploads/2011/03/NACTO_UrbanBikeway_DesignGuide_MRez.pdf
- Neira, M. (30 de agosto de 2022). "Mentirosos, doble estándar": Paty Maldonado defiende al hombre que atropelló a ciclista en marcha del Rechazo. *En Cancha*. Recuperado de <https://www.encancha.cl/tiempo-x/redes/2022/8/30/mentirosos-doble-estandar-paty-maldonado-defiende-al-hombre-que-atropello-ciclista-en-marcha-del-rechazo-176456.html>
- Observatorio contra el acoso callejero (OCAC). (2015). *Del Acoso Callejero al Respeto Callejero: Resumen ejecutivo sobre el proyecto de Ley que sanciona el acoso sexual callejero en Chile*. Recuperado de <https://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/10/Presentacion-OCAC-Congreso-141015.pdf>
- Observatorio contra el acoso callejero (OCAC). (2020). *Radiografía del acoso sexual en Chile: primera encuesta nacional sobre acoso sexual callejero, laboral, en contexto educativo y*

ciberacos. Recuperado de <https://ocac.cl/wp-content/uploads/2020/07/Informe-encuesta-OCAC-2020.-Radiograf%C3%ADa-del-acoso-sexual-en-Chile.pdf>

Okuda B., & Gómez, C. (2005). Métodos en investigación cualitativa: triangulación. *Revista Colombiana de Psiquiatría*, 34(1), 118-124.

Olivera, M. (2012). Investigar colectivamente para conocer y transformar. En Leyva, X, et al. (Eds.). *Prácticas otras de conocimiento(s)* (105-124). CLACSO. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/pdf/j.ctvn96g99.8.pdf>.

Organización de las Naciones Unidas Mujeres (ONU Mujeres). (2018). *Igualdad de género en el deporte: el desafío de fomentar la autoestima y el liderazgo en las niñas*. Autor. Recuperado de <http://pactoglobal.cl/wp-content/uploads/2018/08/resultados-encuesta-autoestima-y-deporte.pdf>

Organización mundial de la salud (OMS). (2021). ¿Por qué moverse en bicicleta? Recuperado de <https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>

Páez, A., & Whalen, K. (2010). Enjoyment of commute: A comparison of different transportation modes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(7), 537-549.

Parente, D. (2016). Los artefactos en cuanto posibilitadores de acción: Problemas en torno a la noción de agencia material en el debate contemporáneo. *Revista Colombiana de Filosofía de la Ciencia*, 16(33), 139-168.

Pateman, C. (1995). *El contrato sexual*. Anthropos.

Paz Ciudadana. (2022). Resultados Índice Paz Ciudadana. Recuperado de <https://pazciudadana.cl/wp-content/uploads/2022/10/Presentacion-IFPC-2022-1.pdf>

Pérez, P., & Gregorio, C. (2020). El derecho a la ciudad desde la etnografía feminista: politizar emociones y resistencias en el espacio urbano. *Revista INVI*, 35(99), 1-33. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582020000200001>

Plan Internacional. (2018). *UNSAFE IN THE CITY. Research into the everyday experiences of girls and young women*. Recuperado de <https://plan-international.org/unsafe-city>

Preciado, P. B. (2016). *Manifiesto contrasexual (Vol. 702)*. Anagrama.

Pollard, J. (2008). "The Eccentric Engineer: The History of Traffic Lights Is Full of Twists and Turns". *Engineering and Technology*. 3 (15): 93.

Ravensbergen, L., Buliung, R., & Laliberté, N. (2020). Fear of cycling: Social, spatial, and temporal dimensions. *Journal of transport geography*, 87, 102813.

Real Academia Española. (s.f.). Calle. En *Diccionario de la lengua española*. Recuperado de <https://dle.rae.es/calle>

Real Academia Española. (s.f.). Acera. En *Diccionario de la lengua española*. Recuperado de <https://dle.rae.es/acera>

Rich, A. (2001). *Apuntes para una política de la posición* en: Rich, A. (Ed.). *Sangre, pan y poesía. Prosa escogida: 1979-1985*. (p. 207). Icaria.

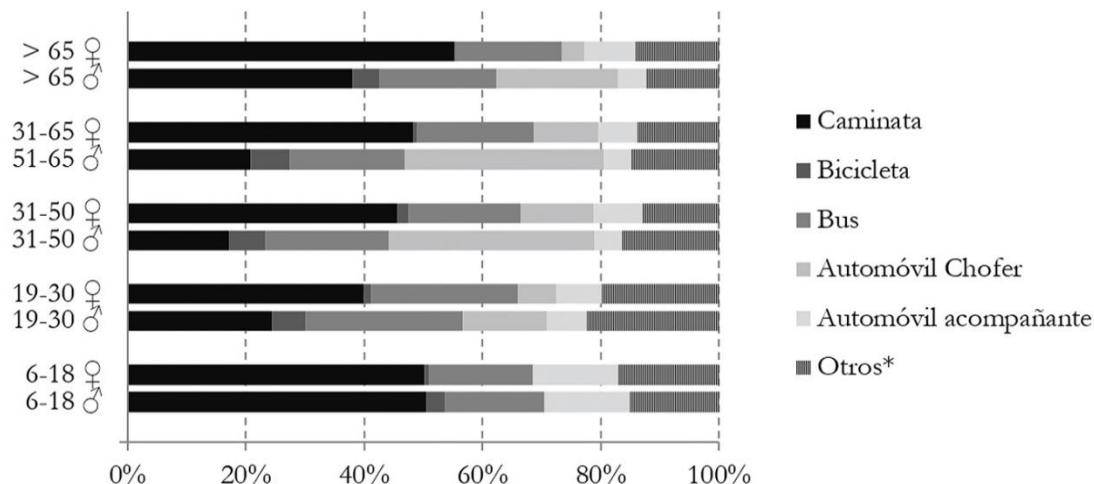
- Ro, C. (2018). How Cycling Clothing Opened Doors for Women. *The Atlantic*. Recuperado de <https://www.theatlantic.com/technology/archive/2018/04/how-cycling-clothing-opened-doors-for-women/558017/>
- Robles, B. (2011). La entrevista en profundidad: una técnica útil dentro del campo antropológico. *Cuicuilco*, 18(52), 39-49. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16592011000300004&lng=es&tlng=es.
- Rothman, L. (1 de noviembre de 2012). A Cultural History of Mansplaining. *The Atlantic*. Recuperado de <https://www.theatlantic.com/sexes/archive/2012/11/a-cultural-history-of-mansplaining/26438/>
- Sabatini, F., Cáceres, G., & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *Eure*, 27(82), 21-42.
- Sandoval, M. (2007). *Caracterización de la juventud chilena actual*. CEJU/UCSH, Centro de Estudios en Juventud. Recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Chile/ceju/20120913094504/sandov.pdf>
- Saucedo, G., Vallejo, S., & Giménez, M. (2020). Efectos de la radiación solar y actualización en fotoprotección. *Anales de Pediatría*, 92 (6), pp. 377-e1.
- Savage, M., & Warde, A. (1993). *Urban sociology, capitalism and modernity*. Macmillan.
- Sedgwick, E. (2003) *Touching Feeling: Affect, Pedagogy, Performativity*. Duke University Press.
- Sermeño, Á. (2013). Razón y espacio público en la democracia deliberativa: Una perspectiva habermasiana. *Andamios*, 10(23), 205-231. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632013000300009&lng=es&tlng=es.
- Sheller, M., & Urry, J. (2000). The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, (4), 737- 757. Recuperado de <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1468-2427.00276>
- Simondon, G. (2007). *El modo de existencia de los objetos técnicos*. Prometeo Libros.
- Skinner, D. (2014). How Did Cool Become Such a Big Deal?. *Humanities*, 35(4), 3. Recuperado de <https://www.neh.gov/humanities/2014/julyaugust/feature/how-did-cool-become-such-big-deal-0>
- Smith, D. (1987). *The everyday world as problematic: A feminist sociology*. University of Toronto Press.
- Solnit, R. (2018). *Los hombres me explican cosas*. Capitán Swing Libros.
- Soy Chile. (20 de enero de 2022). Gobernador Orrego lanza campaña preventiva para ciclistas "Préndete y Pedalea". Recuperado de <http://www.soychile.cl/Santiago/Sociedad/2022/01/20/741165/ciclistasaccidentes.aspx>

- Secretaría de Planificación y Transporte (SECTRA). (2006). Encuesta Origen Destino 2006. Recuperado de <https://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mf n=2674>
- Steer. (2021). Evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto Informe Final. Recuperado de https://www.dtpm.cl/descargas/estudios/Evaluacion%20Externa%20al%20Sistema%20de%20Transporte%20Publico%20Informe_Final_vf.pdf
- Subsecretaria de transportes (SECTRA). (2014). Encuesta origen-destino de viajes en Santiago. Recuperado de la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones <https://www.mtt.gob.cl/archivos/10194>.
- Subsecretaria de Transportes (SECTRA). (2019). Guía de composición y diseño operacional de ciclovías Antecedentes para obtener la aprobación operacional. Recuperado de https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2020/01/GUI%CC%81A_CICLOPISTAS_2020.pdf
- Suero, D. (2010). Factibilidad del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá. *Avances: Investigación en Ingeniería*, 1(12), 54-62.
- Taylor, S., & Bogdan, R. (1992). *Introducción a los métodos cualitativos en investigación. La búsqueda de los significados*. Paidós. Recuperado de http://mastor.cl/blog/wp-content/uploads/2015/08/Taylor-y-Bogdan.-Entrevista_en_profundidad.pdf
- Ther, F. (2012). Antropología del territorio. *Polis*, 11(32), 493-510. Recuperado de <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-65682012000200023>
- Thrift, N. (2008). *Non-representational theory: Space, politics, affect*. Routledge.
- Tiznado-Aitken, I., Mora, R., Oyarzún, G., Vergara, J., & Vecchio, G. (2022). A bumpy ride: structural inequalities, quality standards, and institutional limitations affecting cycling infrastructure. *Transportation research part D: transport and environment*, 110, 103434.
- Toro, J. (1 de marzo de 2021). Suben las ventas de bicicletas en el mundo, mientras producción aumenta los costos. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/globoeconomia/suben-las-ventas-de-bicicletas-en-el-mundo-mientras-la-produccion-aumenta-los-costos-3132431>
- Torres, A. (17 de septiembre de 2015). Al rescate de la historia perdida de los primeros ciclistas en Chile. *Economía y negocios*. Recuperado de <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=183859>
- Torres, C., Mattos, M., Nascimento, T., de Souza, W., & da Silva, L. (2023). Risk perception and security attitudes: the role of human values on Brazilian police officers and civilians. *Journal of police and criminal psychology*, 38(2), 353-368.
- Transport for London (TFL). (Julio de 2019). Cycling Trends Update July 2019. Recuperado de la página web del Transport for London <https://content.tfl.gov.uk/cycling-trends-update.pdf>
- Tumblin, J. (2012). *Sustainable transportation planning: tools for creating vibrant, healthy, and resilient communities* (Vol. 16). John Wiley & Sons.

- Turner, V. (1972). Schism and Continuity in an African Society. *Manchester University Press*. Recuperado de <https://antropologiafractal.files.wordpress.com/2018/06/schism-and-continuity-in-an-african.pdf>
- Uno de cada tres ciclistas del país ha sufrido el robo de su bicicleta. (18 junio de 2021). *El mostrador*. Recuperado de <https://www.elmostrador.cl/generacion-m/2021/06/18/uno-de-cada-tres-ciclistas-del-pais-ha-sufrido-el-robo-de-su-bicicleta/>
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Useche, S., Esteban, C., Alonso, F., & Montoro, L. (2021). Are Latin American cycling commuters “at risk”? A comparative study on cycling patterns, behaviors, and crashes with non-commuter cyclists. *Accident Analysis & Prevention*, 150, 105915.
- Useche, S., Montoro, L., Alonso, F., & Tortosa, F. (2018). Does gender really matter? A structural equation model to explain risky and positive cycling behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 118, 86-95.
- Valenzuela-Levi, N. (2016). El derecho a la conexión: imaginarios, luchas, derechos e instituciones. *ARQ*, (94), 136-145. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962016000300136>
- Vaisman, H. (1999). Proyectos internos: a fotografía no hospital. *Interfase*, 3(4), 179-186.
- Vaneigem, R. (2000). Contributions to The Revolutionary Struggle, Intended to be Discussed, Corrected, and Principally, Put into Practice without Delay. *Nothingness Library*. Recuperado de http://library.nothingness.org/articles/Sl/en/pub_contents/8
- Vasquerizo, T. (16 de enero de 2017). Así se convirtió la bici en un símbolo de libertad para la mujer. *El país*. Recuperado de <https://smoda.elpais.com/moda/asi-se-convirtio-la-bici-simbolo-libertad-la-mujer/>
- Vega, R. (2012). La expropiación del tiempo en el capitalismo actual. *Herramienta*, 51, 1-14. Recuperado de <https://biblat.unam.mx/hevila/HerramientaBuenosAires/2012/no51/7.pdf>
- Vidiella, J., Herraiz, F., Hernández, F., & Sancho, J. M. (2010). Masculinidad hegemónica, deporte y actividad física. *Movimento*, 16(4), 93-115.
- Wittig, M. (2018). *El pensamiento heterosexual y otros ensayos*. Reacias ediciones.
- Wolf, N., & Reynoso, C. (1992). El mito de la belleza. *Debate feminista*, 5, 209-219.
- Würth, M. (2014). Cartographies of the city: Representation and linguistic stylization in mental maps of Buenos Aires. *Boletín de filología*, 49(2), 311-349. Recuperado de https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-93032014000200013&script=sci_arttext&lng=en#footnote-98737-3
- Zumer, C. (30 de junio de 2018). Las bicis cambiaron el mundo... Y volverán a hacerlo. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/cultura/2018/06/29/actualidad/1530272106_985032.html

IX. Anexos.

1. Tabla 1



(Figuerola y Waintrub, 2015)

2. Consentimiento informado para entrevistas:

DOCUMENTO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Mujeres y bici-movilidad en Santiago: experiencias, sentires e imaginarios desde la perspectiva femenina.

I. INFORMACIÓN

Usted ha sido invitada a participar en la memoria para optar al título de antropóloga social sobre a cargo de Alejandra Valdés Marinkovic, estudiante de la carrera de Antropología de la Universidad de Chile, con Carolina Franch como profesora guía. El objetivo principal de este es analizar el fenómeno de la bici-movilidad en mujeres santiaguinas de 18 a 29 años.

El Consentimiento informado sirve para informar a las entrevistadas de los propósitos y condiciones de una investigación y ayudarle a decidir si participar o no de esta. Por ende para determinar si participar en esta investigación, es importante que considere la siguiente información. Siéntase libre de preguntar cualquier asunto que no le quede claro:

a. **Su participación será anónima** y consistirá en responder a las preguntas que plantee la investigadora mediante una entrevista semiestructurada, que se hará en una fecha y lugar acordado previamente. **La entrevista puede durar entre 40 minutos y 1 hora 30 minutos, y será grabada a través de grabadoras de audio.** La entrevista se puede interrumpir y/o retomar en cualquier momento.

b. **Esta investigación no tiene riesgos físicos, ni psicológicos directos asociados.**

- c. **Usted no recibirá ningún beneficio directo**, ni recompensa alguna, por participar en este estudio. No obstante, su participación permitirá levantar información sobre los sentires de mujeres ciclistas de Santiago
- d. **Su participación es absolutamente voluntaria**. Usted tendrá la libertad de contestar las preguntas que desee. Puede en la medida que lo desee suprimir su participación en cualquier momento y esto no implicará ningún perjuicio para usted.
- e. **Todas sus opiniones serán confidenciales**, y mantenidas en estricta reserva. En las presentaciones y publicaciones de esta investigación, su nombre no aparecerá asociado a ninguna opinión particular. En el documento final sus respuestas serán asociadas a un apodo o unidad de referencia que utilizaremos para referirnos a sus respuestas.

Toda la información generada se utilizará exclusivamente para esta investigación. Queda constancia a través de este consentimiento del compromiso de la investigadora de resguardar los datos y omitir tu nombre en el caso de que prefieras que sea anónimo.

- g. **Por otro lado, no se explicitará la ubicación de su vivienda, ni algún otro elemento que haga referencia a sus datos personales.**
- h. **Usted tiene derecho a conocer los resultados de esta investigación. Para ello, puede solicitarlos directamente con la investigadora a cargo.**

II. FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo,, acepto participar en el estudio en los términos aquí señalados.

Declaro que he leído (o se me ha leído) y (he) comprendido, las condiciones de mi participación en este estudio. He tenido la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido respondidas. No tengo dudas al respecto.

Firma

3. Consentimiento informado fotovoz

DOCUMENTO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Mujeres y bici-movilidad en Santiago: experiencias, sentires e imaginarios desde la perspectiva femenina.

I. INFORMACIÓN

Usted ha sido invitada a participar en la memoria para optar al título de antropóloga social sobre a cargo de Alejandra Valdés Marinkovic, estudiante de la carrera de Antropología de la Universidad de Chile, con Carolina Franch como profesora guía. El objetivo principal de este es analizar el fenómeno de la bici-movilidad en mujeres santiaguinas de 18 a 29 años.

El Consentimiento informado sirve para informar a las entrevistadas de los propósitos y condiciones de una investigación y ayudarle a decidir si participar o no de esta. Por ende para determinar si participar en esta investigación, es importante que considere la siguiente información. Siéntase libre de preguntar cualquier asunto que no le quede claro:

- a. **Su participación será anónima** y consistirá, en primer lugar, en responder a las preguntas que plantee la investigadora mediante una entrevista semiestructurada, que se hará en una fecha y lugar acordado previamente. **La entrevista puede durar entre 40 minutos y 1 hora 30 minutos, y será grabada a través de grabadoras de audio.** Del mismo modo usted guiará un viaje en bicicleta por su trayecto diario, en el cual deberá hacer grabaciones. **El trayecto (fotovoz) tiene una duración dependiente de su trayecto y será grabado con una cámara fotográfica.** La entrevista y el recorrido pueden interrumpirse y/o retomarse en cualquier momento
- b. **Esta investigación no tiene riesgos psicológicos directos asociados, y contiene riesgos físicos relacionados a los inherentes al ciclismo urbano.**
- c. **Usted no recibirá ningún beneficio directo,** ni recompensa alguna, por participar en este estudio. No obstante, su participación permitirá levantar información sobre los sentires de mujeres ciclistas de Santiago.
- d. **Su participación es absolutamente voluntaria.** Usted tendrá la libertad de contestar las preguntas y completar la porción del trayecto que desee. En la medida que lo desee puede suprimir su participación en cualquier momento y esto no implicará ningún perjuicio para usted.
- e. **Todas sus opiniones serán confidenciales,** y mantenidas en estricta reserva. En las presentaciones y publicaciones de esta investigación, su nombre no aparecerá asociado a ninguna opinión particular. En el documento final sus respuestas serán asociadas a un apodo o unidad de referencia que utilizaremos para referirnos a sus respuestas.
- f. **Toda la información generada se utilizará exclusivamente para esta investigación.** Queda constancia a través de este consentimiento del compromiso de la investigadora de resguardar los datos y omitir tu nombre en el caso de que prefieras que sea anónimo.
- g. **Por otro lado, no se explicitará la ubicación de su vivienda, ni algún otro elemento que haga referencia a sus datos personales.**
- h. **Usted tiene derecho a conocer los resultados de esta investigación. Para ello, puede solicitarlos directamente con la investigadora a cargo.**

II. FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo,, acepto participar en el estudio en los términos aquí señalados.

Declaro que he leído (o se me ha leído) y (he) comprendido, las condiciones de mi participación en este estudio. He tenido la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido respondidas. No tengo dudas al respecto.

Firma

