



Universidad de Chile
Facultad de Ciencias Sociales
Departamento de Sociología
Carrera de Sociología

Memoria para optar al Título Profesional de Socióloga

Accesibilidad de las personas migrantes a la ciudad de Santiago: la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana.

AUTORA: Macarena Rodríguez Vergara

PROFESORA GUÍA: María Emilia Tijoux

FECHA: 18 de diciembre de 2023

Agradecimientos

-A las personas migrantes que me permitieron adentrarme en sus historias y acompañarlas en un día de sus vidas, gracias por su generosidad y disposición, conocerlos expandió mi visión de mundo.

-A FoCo Migrante, que me abrió sus puertas en momentos difíciles, me enseñó, me acogió, y actuó de puente entre los ciclistas y yo.

-A mis amigos, en especial Pablo, Emi y Moni, con quienes compartimos largas horas de trabajo, llantos y risas. Sin ustedes nada de esto habría sido posible.

-A mi madre y mi padre por sostenerme, por impulsarme a seguir mis intereses e intuiciones y por confiar en mí cada vez que mi autoconfianza flaqueó.

-A mis hermanos, que me aguantaron todos estos meses de sufrimiento, que me ayudaron a superar bloqueos y ordenar mi mente, y que danzaron conmigo las angustias y alegrías.

- A mi abuela Adela, por quererme desde el reconocimiento de nuestras diferencias, por su interés, y por su escucha y lectura crítica.

-A la profesora María Emilia Tijoux, por su paciencia infinita, por su calidad humana y por su contención y guía a lo largo de este proceso de creación científica.

-A Miguel Martín, por amarme profundamente, por compartir conmigo la experiencia de recorrer la ciudad sobre ruedas, por no dejarme olvidar que hay que disfrutar la vida y por ser refugio en tiempos de tormenta.

- Por último, a Furia Nocturna, por sus ronroneos, por ser presencia constante y por recordarme lo frágil, animal y simple que puede ser la existencia.

Gracias.

Índice

Resumen	3
1. Introducción	4
2. Antecedentes	7
2.1 Migraciones contemporáneas en Chile	7
2.2 Migración y estudios urbanos	10
2.3 Movilidad cotidiana en la ciudad de Santiago	14
2.3.1 La bicicleta en la movilidad cotidiana	15
2.3.2 Movilidad cotidiana de las personas migrantes	17
3. Marco Teórico	18
3.1 Teoría de las prácticas sociales	19
3.2 Paradigma de la movilidad	21
3.2.1 Movilidad cotidiana	21
3.3 Integración espacial migrante	22
3.4 Accesibilidad	25
3.4.1 Tácticas y estrategias	28
4. Problematización	29
5. Pregunta de investigación.	31
6. Objetivos	31
6.1 Objetivo general.	31
6.2 Objetivos específicos.	31
7. Marco Metodológico	31
7.1. Estrategia metodológica	31
7.2 Técnicas de producción de información	32
7.2.1. Relatos de vida	32
7.3.1 Etnografía móvil	35
7.4. Técnica de análisis	37
7.4.1 Análisis de contenido	37
7.5. Selección de la muestra	38
7.6 Aspectos éticos	39
7.7 Trabajo de campo	39
8. Análisis de resultados	41

8.1 Trayectorias de movilidad.	42
8.1.1 La llegada y el encuentro con la bicicleta.	42
8.1.2 Continuar, retomar, iniciar.	45
8.1.3 El proceso de incorporación.	47
8.2 Barreras, facilitadores y oportunidades	52
8.2.1 Barreras	52
8.2.2 Facilitadores	57
8.2.3 Oportunidades	70
8.3 Relaciones con la ciudad	71
9. Conclusiones	80
10. Referencias	86
Anexos	93

Resumen

La presente investigación explora la accesibilidad de las personas migrantes a la ciudad de Santiago, a través de la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana. Utilizando un enfoque cualitativo, se triangularon relatos de vida con etnografías móviles para lograr abordar la complejidad del fenómeno. La propuesta se enmarca en la teoría de las prácticas sociales, dialoga con el paradigma de la movilidad, y plantea la accesibilidad como concepto clave. Se trabajó con seis personas provenientes de países de América Latina y el Caribe, que fueran usuarios de la bicicleta. Los principales resultados muestran trayectorias de movilidad diversas, en las que el aprendizaje en la niñez, las experiencias previas en bicicleta y la manera en que esta media el proceso de aprendizaje de la ciudad de Santiago, aparecen como elementos transversales a todos los casos. Por otro lado, las personas migrantes enfrentan barreras en el transporte público que incentivan su uso de la bicicleta. Sin embargo, al usarla, la ausencia y deficiencia de infraestructura las expone al riesgo, a conflictos con otros habitantes urbanos y a transitar sintiendo miedo por sus vidas. En términos de facilitadores, amigos, familia y desconocidos, se configuran como un componente indispensable del proceso de incorporación de la práctica. Sumado a eso, la práctica se sostiene en el tiempo porque les permite disfrutar, sentirse libres y descubrir el potencial de sus cuerpos. Por último, al andar en bicicleta por la ciudad, las personas establecen con ella relaciones funcionales y afectivas. Las primeras se asocian a su uso como medio de transporte y fuente de trabajo. En tanto que las segundas consideran los vínculos sociales que se generan a partir de la práctica y la dimensión recreativa. Se concluye que, a pesar de los elementos adversos a enfrentar, la bicicleta facilita el acceso a la ciudad a las personas migrantes y les permite aprovechar las diferentes posibilidades que esta tiene para ofrecer, adecuándose a sus diversas características, intereses, y necesidades.

Palabras clave:

migraciones contemporáneas, movilidad cotidiana, espacio urbano, accesibilidad, bicicleta.

1. Introducción

Esta investigación nace de una reflexión personal en base a mi experiencia como ciclista urbana en la ciudad de Santiago y a mis encuentros cotidianos con personas migrantes pedaleando en la calle. Esta práctica del espacio, caracterizada por la exposición sensorial y la atención sobre el entorno que demanda, ha llevado a que mi mirada y enfoque estén entrenados, en consecuencia, los sujetos móviles llaman mi atención, en particular aquellos que también se desplazan sobre dos ruedas.

Desde hace ya algunos años, en el transcurso de mis recorridos cotidianos comencé a observar a nuevos ciclistas que empezaban a ocupar el espacio público. Por un lado, me encontraba con jóvenes afrodescendientes que pedaleaban sin casco por veredas y ciclovías en bicicletas que tendían a no ser de sus tallas, eran antiguas o se encontraban en malas condiciones. Por otro lado, me cruzaba con ciclistas que pedaleaban a altas velocidades portando grandes cajas coloridas en sus espaldas o en parrillas instaladas en sus bicicletas. Una mirada más detenida me llevó a percibir la diversidad de sus tonos de piel, y una escucha atenta de sus voces en las esquinas o cuando pasaba junto a ellos, me llevó a identificarlos como personas migrantes.

Andar en bicicleta me ha permitido conocer la ciudad y aprovechar oportunidades. A través de ella he percibido las desigualdades que la ciudad impone a algunas personas y prácticas, y las violencias a las que uno queda sometido por exponer el cuerpo en la calle. A raíz de estas vivencias, surgió la pregunta por el vínculo entre la práctica de andar en bicicleta y la experiencia urbana de las personas migrantes. ¿De qué manera sus usos y experiencias se diferenciarían de los míos?

Fue en la búsqueda de esa respuesta, que me acerqué a la literatura. A través de la lectura, comprendí que las migraciones contemporáneas en Chile se han caracterizado por provenir de otros países de la región, y que la diversificación de los colectivos trajo consigo prácticas y usos del espacio particulares a sus culturas. En este contexto, múltiples estudios se enfocaron en la relación de las personas migrantes con el espacio urbano.

Algunos investigadores se aproximaron desde la vivienda, estudiando campamentos, procesos de autoconstrucción, y las diferencias respecto a los nacionales en los estándares de habitabilidad (López, 2018; Razmilic, 2019; Pérez y Palma 2021; Margarit et al. 2022). Otros se acercaron a la temática desde la escala del barrio, abordando las relaciones de convivencia con vecinos, las posibilidades de integración y los conflictos que se generan a raíz de las diferencias en el habitar (Márquez 2013; Margarit y Bijit 2014; Sepúlveda 2018; Bonhome, 2021). A nivel de ciudad, se estudiaron los impactos asociados a usos y prácticas en la transformación del espacio, las reacciones asociadas a esos cambios y las maneras en que estas prácticas se vinculan con estrategias de sociabilidad e inserción económica (Garcés 2007; Garcés, 2011; Garcés, 2012; Garcés 2014; Imilán, 2014; Stefoni, 2015). Por último, buscando complejizar estas lecturas se propuso una perspectiva multiescalar, analizando en conjunto las escalas antes mencionadas (Edwards y Greene, 2022).

Si bien pude apreciar la existencia de diversas investigaciones que se han desarrollado en torno a la temática, estas se han acercado a la experiencia urbana de las personas migrantes desde unidades de observación fijas en el espacio. Esto no considera como en sus vidas cotidianas, las personas se mueven a través de todas estas escalas conectándolas mediante sus cuerpos, situación que no está exenta de acontecimientos y dificultades. En ese sentido, lo que ocurre durante el desplazamiento entre estos lugares, no ha sido mayormente estudiado, dejando un espacio de exploración disponible de ocupar para profundizar en la comprensión del habitar migrante.

Debido a esto, y a los encuentros mencionados anteriormente, es que en este trabajo me propuse explorar la accesibilidad de las personas migrantes a la ciudad de Santiago, a partir de la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana. El marco teórico planteado para llevar a cabo esta tarea se compone de la teoría de las prácticas sociales, la cual establece las prácticas como principal unidad de comprensión y generación del mundo social. Esta teoría dialoga con el paradigma de la movilidad, desde el cual se enfatizan las dimensiones móviles en las que se desarrolla el habitar y a través de las cuales los sujetos llevan a cabo sus vidas cotidianas. Se trata de observar prácticas cotidianas en movimiento, cuestionando concepciones estáticas y reconociendo la multiplicidad de espacialidades y temporalidades en los que se desarrolla la vida, con el objetivo de comprender de mejor manera fenómenos sociales.

En este caso, la particularidad de las personas migrantes frente a las nacionales a la hora de desplazarse por la ciudad está dada por la novedad y el desconocimiento al que se enfrentan al llegar a ella (Buhr, 2017). De manera apremiante, se ven forzados a superar esta situación, y a aprender cómo moverse, en tanto necesitan conocimientos respecto a dónde se ubican las cosas y cuáles son los posibles medios de acceso a esos lugares para poder satisfacer sus necesidades. Ante este problema, el concepto de accesibilidad, asociado a las condiciones personales que los sujetos poseen para poder moverse (Jirón y Mansilla, 2013), resulta una herramienta útil para profundizar en los procesos de exclusión y desigualdad que se suscitan a partir de las relaciones entre los individuos y el espacio.

Dado que, en términos metodológicos, la captura de las experiencias de movilidad cotidiana requiere ir más allá de los registros discursivos (Novoa, 2015), triangulé relatos de vida con etnografías móviles. Utilicé relatos de vida con la intención de situar las prácticas actuales en contexto y obtener información acerca de sus experiencias previas, indagando en las trayectorias de movilidad de las personas migrantes. Por otra parte, para observar la forma particular en que cada participante usa la bicicleta en la actualidad, con que obstáculos se encuentran en sus desplazamientos y las estrategias que han desarrollado para enfrentarlos, trabajé con etnografías móviles. Estas consistieron en acompañamientos en bicicleta durante uno de sus trayectos cotidianos, los cuales fueron elegidos por ellos mismos.

A través de esta investigación, pude concluir que la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana, se configura como una herramienta que facilita el acceso de las personas migrantes a la ciudad. La práctica se encuentra mediada por las experiencias previas de las personas migrantes en sus lugares de origen. Su uso tiene un impacto en la forma en que las personas migrantes conocen y utilizan el espacio urbano de Santiago. Les permite desafiar las barreras y restricciones impuestas por las instituciones y el espacio urbano, y les posibilita establecer distintos tipos de relaciones con la ciudad, las cuales se adecúan a sus necesidades particulares, mientras que, a la vez, les ofrece una perspectiva única del habitar urbano.

El presente documento se divide en nueve apartados. En el primer capítulo, introduzco la investigación. Expongo las motivaciones y el problema, adelanto el contenido del documento y planteo el objetivo que guía el trabajo. El segundo apartado es de antecedentes, en él reviso los datos respecto a la migración contemporánea en Chile, presento investigaciones que vinculan los estudios migratorios con los estudios urbanos, considero

distintas estrategias de estudiar la movilidad cotidiana en la ciudad y refiero a investigaciones que han trabajado la bicicleta. El tercer capítulo corresponde al marco teórico, en él establezco la teoría de las prácticas sociales como cuerpo teórico, la movilidad como enfoque y la accesibilidad como concepto clave. En el cuarto apartado planteo la problematización, la justificación disciplinar y la relevancia pública del estudio. En el capítulo cinco anuncio la pregunta de investigación y en el capítulo seis declaro los objetivos. El séptimo capítulo contiene el marco metodológico, en el abordo la estrategia elegida, las técnicas de producción de información, las técnicas de análisis, la selección de la muestra y consideraciones éticas. En el capítulo ocho, analizo los resultados, Por último, en el capítulo nueve planteo las conclusiones que emergieron del proceso de investigación, las limitaciones con las que me encontré, posibles caminos de investigación futura y algunas recomendaciones.

2. Antecedentes

En este apartado presento antecedentes acerca de las migraciones contemporáneas en Chile y desarrollo un estado del arte acerca de investigaciones nacionales que trabajan el cruce entre los estudios migratorios y los estudios urbanos, es decir, a las personas migrantes en su interacción con la ciudad. Luego, expongo las distintas formas de estudiar la movilidad cotidiana en la ciudad, destacando investigaciones que se aproximan desde una perspectiva cualitativa. Finalmente abordo de manera más intencionada trabajos que se enfocan en la bicicleta y aquellos que se sitúan desde la movilidad cotidiana de las personas migrantes.

2.1 Migraciones contemporáneas en Chile

Las migraciones contemporáneas hacia Chile comenzaron paulatinamente en la década del noventa, principalmente desde los países de la frontera norte: Perú y Bolivia (Cano & Soffia, 2009). A partir del año 2010 este fenómeno aumenta y se diversifica progresivamente incorporando otros países, entre los que destacan Colombia, Haití y Venezuela. Estas modificaciones en la dinámica posicionan a Chile como uno de los países con mayor crecimiento migratorio en el mundo entre 2018 y el primer trimestre de 2022 (Servicio Jesuita Migrante, 2022).

De acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) (2022), la combinación de cuatro factores han acelerado las migraciones intrarregionales hacia Chile: la difusión de la información necesaria para migrar a través de medios de comunicación; la

instalación de mecanismos de integración a través de pactos regionales; una disminución de los medios de transporte que se dirigen a países del hemisferio norte, y la implementación de restricciones de los países tradicionalmente receptores de migrantes latinoamericanos extra regionales. Por otro lado, también se han visto intensificadas por crisis político-sociales y medioambientales, que han generado nuevos patrones de desplazamiento, configurando un escenario de migraciones y movilidades humanas más diversas y complejas (Ibarra, 2021; OIM, 2022).

En dicho contexto, Chile se transformó en un destino atractivo para migrantes de países mayoritariamente latinoamericanos cuyas principales motivaciones son de carácter económico, lo que se ve reflejado en que la inmigración extranjera que ha llegado a Chile en este último período se ha caracterizado por su gran heterogeneidad étnica, perteneciente a un rango etario activo en términos laborales (Margarit Segura & Bijit Abde, 2014).

Según el Servicio Jesuita Migrante (SJM) (2021), la migración hacia Chile ha sido un tema que durante la década de 2010 comenzó a instalarse en la agenda nacional y de investigación poco a poco, asociado al crecimiento de la población migrante. Si para el año 2014 se estimaba en 410.988 el número de extranjeros viviendo en el país, constituyendo una 2,3% de la población total de Chile, en diciembre de 2019 se incrementó a 1.492.522, llegando a constituir casi el 8% del total de la población, esto a partir de datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) y el Departamento de Extranjería y Migración (DEM).

Dentro de esta, los principales cinco países de las personas extranjeras residentes en el país en 2020 siguen manteniendo la misma tendencia que las estimaciones anteriores, siendo los cinco colectivos principales los de Venezuela (30,7%), Perú (16,3%), Haití (12,5%), Colombia (11,4%) y Bolivia (8,5%), los que suman en conjunto aproximadamente el 79,3% del total. De este porcentaje, aproximadamente la mitad (48,0%) de las personas extranjeras tienen entre 25 a 39 años, mientras que los mayores porcentajes se concentran en el grupo quinquenal entre 30 a 34 años (17,8%) y en el grupo de 25 a 29 años (16,8%) (INE, 2021).

En cuanto a la distribución territorial, al 31 de diciembre de 2020, la mayoría de la población extranjera en el país se concentraba en la Región Metropolitana (RM), donde residen 905.681 personas, equivalente a 61,9% del total de migrantes del país (INE, 2021a) y se compone de 456.952 hombres y 448.729 mujeres, con una relación de masculinidad de 101,8 hombres por cada 100 mujeres. Además, al analizar el peso de la población de

inmigrantes en cada comuna, respecto del total de la población residente comunal, se observó que en la RM 15 de las 52 comunas superaron el porcentaje regional de inmigrantes, que fue de 7,0%, y que las comunas con mayor porcentaje -dentro del Gran Santiago- fueron Independencia (31,2%), Santiago (27,5%) y Estación Central (16,6%).

Desde la dimensión legislativa, el año 2021 se deroga el Decreto Ley 1.094 vigente desde 1975, y se promulga la Ley 21.325, también llamada Ley de Migración y Extranjería, que llega a sustituir la normativa previa. En la nueva ley se establecen normas en materia de migración y extranjería, con el objeto de regular el ingreso, la estadía, la residencia y el egreso de los extranjeros del país, además del ejercicio de derechos y deberes, estableciendo una nueva institucionalidad para estos fines. Algunas de las modificaciones que trajo la nueva ley, fueron la creación del Servicio Nacional de Migraciones, de un Consejo de política Migratoria, y de una Política Nacional Migratoria, que busca promover una migración ordenada, segura y regular que contribuya al desarrollo del país, considerando las necesidades de los territorios y fomentando la integración armónica de las personas migrantes. (Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 2021). Sin embargo, esta ley ha sido cuestionada por la continuidad de trabas administrativas cuyas consecuencias complican a las personas migrantes, por ejemplo, .al dificultarles y hasta impedirles trabajar (Azocar et al. 2022).

Las cifras y cambios normativos presentados anteriormente contextualizan de alguna forma, el interés que fue despertando en la investigación social el fenómeno de la migración en Chile. Las primeras preguntas que aparecieron tuvieron como objetivo responder quiénes eran las personas que estaban llegando al país, cuáles eran sus anhelos y motivaciones, de qué manera se insertaban en términos laborales, sociales y culturales y cuál era la reacción de la sociedad chilena (Stefoni & Stang, 2017).

Considerando las preguntas anteriores, y que, dentro de la RM, la ciudad de Santiago concentra la mayor cantidad de servicios y oportunidades, lo cual incide en la elección de las personas migrantes de residir en ella. Esta investigación busca expandir esos cuestionamientos a las experiencias de movilidad cotidiana de las personas migrantes en la ciudad de Santiago, situando el problema a abordar en la intersección del campo de las migraciones contemporáneas con los estudios urbanos.

2.2 Migración y estudios urbanos

La producción académica acerca de la migración internacional en Chile dentro de los últimos veinte años permite vislumbrar el establecimiento de ciertos ejes temáticos en torno a los cuales se observa una mayor densidad de trabajos: mujeres migrantes y el género; discriminación y racismo; espacio y ciudad; migración política y Estado; estudios de frontera. (Stefoni & Stang, 2017). En este apartado, se profundizará en los estudios de espacio y ciudad, los cuales se han ordenado a partir de cuatro áreas de interés. La primera está referida a trabajos que se han interesado por los asentamientos informales y la vivienda, la segunda a la transformación de ciertos espacios de la ciudad a partir de usos y prácticas, la tercera, aborda la ocupación desigual del espacio y su relación con la vulnerabilidad urbana, y la cuarta considera estudios que se interesan por la efectividad de los procesos de integración social de los migrantes a la sociedad chilena.

Respecto a la primera categoría, López, et al (2018) se preguntan por la posibilidad de integración socioespacial en contextos de asentamientos informales, y exploran los factores que podrían ser causa del incremento del número de grupos familiares viviendo en campamentos en la periferia de las principales ciudades del país. En tanto, Pérez y Palma (2021) exploran qué sucede cuando los agentes de la autoconstrucción son personas migrantes que demandan no sólo el derecho a la vivienda, sino también su reconocimiento como sujetos de derecho.

En relación con el segundo tema, Garcés (2011), aborda la presencia concentrada de la población migrante peruana en espacios centrales de la ciudad de Santiago, situación que los hace altamente visibles. Este colectivo se instala en el espacio público utilizando el comercio ambulante como manera de insertarse en la ciudad.

En otro trabajo, Garcés (2012) estudia la transformación del espacio urbano en la ciudad de Santiago inducido por el incremento del flujo migratorio peruano, y los usos y apropiaciones que hacen de este. En este caso, el espacio se configura como un locus proveedor de recursos, de construcción de relatos y memoria, y como fuente de sentido para una nueva territorialidad.

A raíz de estas transformaciones, se generan mecanismos de control sobre los espacios urbanos, en esta línea, Garcés (2014) destaca como ante la ocupación del espacio por los migrantes peruanos a raíz de la práctica del comercio ambulante, en el contexto de su inserción urbana y su reproducción económica y social como colectivo, se despliegan dispositivos de criminalización e higienización.

Las modificaciones del espacio se encuentran asociadas a dinámicas de inserción y de sociabilidad en los espacios de la ciudad. En ese sentido Garcés (2007) observa que estas nuevas prácticas de uso generan una especificidad territorial y producen un escenario para la sociabilidad migrante en el espacio urbano receptor del flujo migratorio.

Otro estudio, realizado por Imilán (2014), considera la relación entre migración, estrategias de inserción y transformaciones del espacio urbano, a través del análisis de la proliferación de restaurantes de gastronomía peruana en Santiago, los cuales forman un paisaje de la migración dotado tanto de elementos simbólicos como materiales.

Por otro lado, Stefoni (2015) se pregunta por el vínculo entre las condiciones de vida que enfrentan los migrantes en la ciudad y las formas de habitar que ellos mismos despliegan en lugares específicos del espacio público. Tomando en cuenta que las materialidades, prácticas y relaciones sociales enmarcadas en territorios determinados, generan distintas formas de ser y estar en el lugar. Es a partir de estas formas particulares de habitar y de procesos de distinción frente a la población local y a la propia comunidad, que se generan identidades colectivas.

Por último, Edwards y Greene (2022) abordan el habitar migrante en la ciudad de Santiago, desde una aproximación multiescalar y temporal. A nivel de ciudad se describen procesos de ocupación territorial, a nivel de barrio se analizan las estrategias de inserción social y económica, y a escala doméstica se identifican las configuraciones del grupo habitacional. El análisis de estas dinámicas en simultáneo revela cómo las redes interpersonales organizan espacialmente las migraciones y modelan los espacios que las albergan en todos sus niveles

Las prácticas y usos del espacio pueden conformar espacios transnacionales, desde esta línea, Stefoni (2013) a partir del caso de la migración peruana en Plaza de Armas, ofrece

un modelo de análisis que permite reconocer, describir y comprender el carácter transnacional que puede adquirir un espacio. Se analizan las prácticas, las relaciones sociales y las materialidades que circulan y se desarrollan de manera transfronteriza, con el objetivo de observar cómo la imbricación de estas tres dimensiones configura un modo de habitar transnacional.

En otro estudio, Márquez (2013) se pregunta por la construcción del habitar de inmigrantes peruanos en el barrio de la Chimba, a partir de representaciones translocales. Desde la idea que la experiencia translocal del habitar configura la especificidad de los territorios de frontera, se busca comprender estos desplazamientos locales y globales y sus implicancias en la construcción del habitar en nuestras ciudades.

Por último, el trabajo de Valdebenito & Guizardi (2015) se enfoca en tres espacios urbanos de Arica: el terminal internacional de buses, caracterizado por la circulación migratoria transfronteriza; el agro mercado, en el que se observan los nichos laborales que las migrantes peruanas ocupan en él; y un campamento a las afuera de la ciudad, en el que destacan las dinámicas de fijación parcial de las migrantes en el espacio. Estos tres modelos de la experiencia espacial tensionan la noción de frontera nacional, a partir respectivamente de los flujos en el espacio, la fijación laboral, y la incidencia política.

En cuanto a la tercer línea temática, Margarit y Bijit (2014a) estudian la experiencia territorial de los migrantes y su encuentro con la población autóctona en sus barrios de residencia en la ciudad de Santiago. A partir de lo investigado, plantean que la llegada de inmigrantes de diversos orígenes ha conformado un paisaje urbano en el que las desigualdades sociales, económicas, políticas y culturales han devenido en una ocupación desigual del espacio, surgiendo así nuevas expresiones de vulnerabilidad urbana y una experiencia territorial de marginalidad. Sobre esta base, Margarit y Galaz (2018) se preguntan por los factores socio territoriales que determinan la vulnerabilidad de los barrios con alta concentración de población migrante y qué efectos se derivan de esos cruces de desigualdades en sujetos específicos.

Por otro lado, Razmilic (2019) investiga cómo viven los inmigrantes respecto a los locales. Desde una mirada multidimensional, primero aborda la distribución geográfica de la población migrante, destacando las zonas del país en que se concentra y cómo ha cambiado

esa distribución en el tiempo. Luego detalla cómo vive la población migrante en términos de estándar de la vivienda, abordando sus condiciones de habitabilidad, además de las condiciones de tenencia y la carga financiera asociada a esta.

En último lugar y también incluyendo múltiples dimensiones Margarit et al. (2022) problematizan el habitar migrante a través del hogar, la vivienda y la ubicación en la ciudad. A partir de la variable hacinamiento, buscan comprender el fenómeno identificando los recursos sociales intangibles, asociados a capitales, que circulan en las redes familiares y extrafamiliares

Finalmente, el cuarto eje temático tiene que ver con la pregunta por la efectividad de los procesos de integración social de las personas migrantes en la sociedad chilena. Dentro de este, el estudio de Margarit y Bijit (2014b) aborda el problema de la integración social de los inmigrantes en la ciudad de Santiago y sus implicancias en la construcción social del sujeto migrante en sus barrios de residencia. Se plantea la integración social como un proceso compuesto por una dimensión social y una territorial-comunitaria, en torno a las cuales los sujetos despliegan acciones cotidianas. Estas acciones inciden en el proceso de integración, el cual se encuentra mediado por la imagen que se construye del otro.

Otro estudio es el de Sepúlveda (2018) quien, desde un contexto de discriminación y racismo, se pregunta por la perspectiva de vecinos chilenos respecto a su relación con los inmigrantes haitianos en el espacio del barrio. Para responder, explora los discursos en torno a la migración haitiana en su relación con el espacio tanto físico como social en el barrio 10 de Julio de la ciudad de Santiago.

También son exponentes de esta categoría Rihm y Sharim (2019), quienes parten de la consideración de que la migración como fenómeno, cuestiona los procesos de construcción de identidad en relación con la experiencia de pertenencia y vinculación con el espacio, territorio y mundos sociales. A raíz de eso, se preguntan por la relación de los migrantes colombianos con la ciudad de Santiago, explorando como ciertas interacciones con el espacio dan cuenta de tendencias culturales y formas particulares de habitar.

Para finalizar, Bonhome (2021) explora la convivencia social en barrios residenciales en el contexto migratorio sur-sur, y examina los múltiples factores que operan detrás del

conflicto social emergente. Se plantea que ocurre un refuerzo del racismo y la racialización del espacio urbano a través de interacciones y prácticas que ocurren en los barrios. Al considerar el rol que juegan las políticas habitacionales y el mercado de la vivienda, se sostiene la precariedad habitacional como elemento clave en la reproducción del racismo.

Si bien todos estos estudios, le dan un lugar preponderante al espacio, y a la incidencia de las personas migrantes en su transformación, en la mayoría de ellos el habitar se piensa desde lugares fijos. Sin embargo, los habitantes de la ciudad no extinguen su existencia sólo en sus viviendas, en sus barrios o en sus lugares de trabajo. Al considerar los cambios que ha vivido la ciudad de Santiago durante el último siglo, las cuales refieren principalmente al crecimiento desregulado y expansivo de la ciudad, se desprende que, si bien, antes las funciones vitales de la ciudad se encontraban concentradas en un espacio relativamente próximo, hoy se dispersan dentro de una trama urbana extensa y compleja. En este sentido, si antes la vida cotidiana se organizaba dentro de un espacio polifuncional próximo al hogar, hoy se genera una exigencia cada vez mayor por desplazarse para satisfacer las necesidades de la vida cotidiana (Avellaneda & Lazo, 2011). Al pasar de una vida organizada alrededor del espacio local a otra estructurada a lo largo y ancho del espacio metropolitano, se vuelve necesario considerar las experiencias y prácticas de movilidad como elementos relevantes dentro de las dimensiones del habitar.

2.3 Movilidad cotidiana en la ciudad de Santiago

Al estudiar los fenómenos sociales que se despliegan en la ciudad, la sociología ha tendido a localizar las prácticas y sentidos situadas en unidades espaciales discretas y distinguibles, más que a observar y analizar prácticas múltiples mediante las cuales los habitantes de lo urbano espacializan sus vidas. Sin embargo, de acuerdo con Clifford (1997) la experiencia del habitar se conforma a partir de raíces y rutas, esto quiere decir, que el espacio se experimenta y significa tanto en las relaciones fijas como en los viajes que se realizan cotidianamente.

Respecto a cómo este campo ha sido estudiado, las encuestas de movilidad constituyen la principal fuente de información utilizada en los procesos de planificación de los sistemas de transporte. Estas entregan antecedentes relevantes sobre los patrones de movilidad de una determinada ciudad. Uno de los instrumentos de medición que se ha

utilizado para recolectar información detallada acerca de los viajes que se realizan en Santiago y de las personas que los efectúan es la Encuesta Origen Destino de Viajes (SECTRA, 2014). La última encuesta fue aplicada el año 2012 y el área de estudio estuvo constituida por 45 comunas de la Región Metropolitana. El principal resultado de la encuesta corresponde a la información asociada a los viajes que se realizan en la ciudad de Santiago en un día hábil de temporada normal. Entre los resultados obtenidos más importantes, se encuentran la distribución horaria de los viajes y la distribución espacial asociada, junto con los propósitos de viaje y los modos de transporte utilizados.

Por otro lado, al considerar algunas investigaciones que abordan la movilidad cotidiana desde una perspectiva cualitativa, refiero en primer lugar el estudio de Jouffe & Lazo (2010), el cual se desarrolla en un contexto específico, posterior a la reforma del sistema de transporte en Santiago. Dentro de sus resultados emerge que esta modificación es considerada como inadecuada para resolver las necesidades de los habitantes de los territorios socio espacialmente marginados. Para compensar la inadecuación, los habitantes hacen uso de sus márgenes de maniobra y mediante sus prácticas de movilidad cotidiana y las maneras de utilizar, subvertir o resistir el sistema de transporte, se enfrentan a los dispositivos que las modelan.

Otro estudio que se sitúa en la dimensión móvil de la vida social, a partir del vínculo entre movilidad cotidiana y exclusión es el de Avellaneda & Lazo, (2011) el cual se enfoca en la periferia de dos ciudades latinoamericanas, Lima y Santiago. En el caso de Santiago, se observa la modificación en la vida de los sujetos luego de un cambio radical en el sistema de transporte de la ciudad y los mecanismos de adaptación cotidiana que aparecen para lograr la satisfacción de sus necesidades.

2.3.1 La bicicleta en la movilidad cotidiana

El despliegue del ciclismo urbano en Santiago se debe en parte a deficiencias de las otras modalidades de transporte. Se inscribe dentro de una dinámica de movilidad en tensión, con un sistema público deficitario, un parque automotriz con un crecimiento problemático para la ciudad, y una bici-movilidad también en aumento, pero que aún ocupa un lugar marginal tanto a nivel material como culturalmente (Bernasconi y Tham, 2016). Recién el año 2018, la Ley 21.088, también conocida como Ley de Convivencia Vial, modificó la ley de Tránsito para incorporar disposiciones sobre la convivencia entre los distintos medios de

transporte, reconociendo la necesidad de regular el uso de la bicicleta (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 2018). Sin embargo, estas disposiciones no han sido suficientes en la práctica.

En este apartado, reviso investigaciones asociadas al uso bicicleta en la ciudad de Santiago. Los estudios están agrupados a partir de tres categorías temáticas: caracterización de los ciclistas; acceso desigual a la movilidad cotidiana; organizaciones ciclistas y ciclo activismo.

Encontré dos investigaciones que caracterizan a los ciclistas, la primera corresponde al trabajo de Waintrub et al., (2016) quienes inquieren cuales los factores relacionados con el uso de la bicicleta en el Área Metropolitana de Santiago y quienes son los que la utilizan como modo cotidiano de transporte, con el objetivo de establecer relaciones entre las características sociodemográficas de los ciclistas, su residencia y la segregación espacial urbana. A partir de la investigación, identifican dos tipos de ciclistas, los nuevos y los clásicos, que se diferencian principalmente por su lugar de residencia. Debido a la segregación territorial y al trazado de la red de transporte, este elemento actúa como factor de desigualdad en la movilidad cotidiana y acceso a los recursos urbanos.

Considerando el contexto de la movilidad urbana, Bernasconi y Tham (2016) proponen que los usuarios de la bicicleta se siguen enfrentando a un régimen que deja espacios a la acción e interpretación individual, y que demanda múltiples esfuerzos de las personas para volverse ciclistas urbanos, al tener que adecuar, manipular y contravenir las disposiciones existentes para generar sus viajes por la ciudad. Concluyen que en Santiago el ciclismo urbano no es una práctica estabilizada sino en construcción; sujeta a tensiones, conflictos, contingencias y redefiniciones.

En cuanto a los trabajos que abordan el acceso desigual a la movilidad cotidiana, Yévenes y Peláez, (2017) se sitúan desde la consideración de que el modelo de ciudad y la estructura urbana y de transporte resultantes establecen las condiciones de la movilidad cotidiana. A partir de eso, intentan evidenciar cómo el uso de la bicicleta se inscribe en un acceso desigual a la movilidad cotidiana. Esto se relacionaría con un diseño de la red de transporte público que no es igualmente asequible para toda la población, en línea con un modelo de ciudad que propicia la segregación espacial. Además, en tanto el principal objetivo

de la movilidad reside en el acceso a los recursos del territorio, concluyen que el acceso desigual a los recursos urbanos mantiene y reproduce la desigualdad social.

De manera complementaria, Salas (2018) busca caracterizar y visibilizar las barreras diferenciadas de acceso que los usuarios de la bicicleta enfrentan cotidianamente según su lugar de residencia, nivel socioeconómico, edad y género. Los resultados muestran que la falta de una política de movilidad integral a escala metropolitana tiene consecuencias como la falta de continuidad y conectividad territorial, favorece el acceso a la movilidad en bicicleta a quienes están más conectados, y no reconoce demandas particulares de cada territorio. Se concluye que el uso de la bicicleta reproduce, al igual que la red de transporte metropolitano, un modelo de desarrollo que profundiza el acceso diferenciado a la movilidad en Santiago, incidiendo a escala de usuario en estructuras, experiencias y calidades de viaje diferenciadas

Por último, Silva (2021) se pregunta por la manera en que los riesgos y peligros percibidos por ciclistas producen distintas prácticas de movilidad cotidiana que moldean la experiencia urbana. A raíz de ello pone el foco en las percepciones de inseguridad de los participantes y las formas en que se enfrentan a ellas. Identifica problemas de inseguridad vial, inseguridad de la infraestructura urbana y también miedo al delito, particularmente en el caso de las mujeres, por la posibilidad de ser víctimas de algún tipo de acoso sexual, Así como las estrategias que las personas desarrollan para hacerles frente. Finalmente plantea que estas estrategias aparecen como problemáticas al dar cuenta que no existe una real democratización del espacio público urbano, sino más bien límites, que hacen que la seguridad plena sea imposible en la práctica.

Respecto a los trabajos que se interesan por las organizaciones y el ciclo activismo, la investigación de Correa (2015) caracteriza los procesos de participación que desarrollan agrupaciones de ciclistas en relación con el fomento del uso de los espacios urbanos de la ciudad. Se identifica un colectivo ciclista cohesionado, con un alto sentido de identificación hacia causas defensoras del uso equitativo del espacio público. Respecto a su nivel de participación en espacios de toma de decisión, se visualiza una participación ciudadana que se caracteriza por ser consultiva, en tanto la incidencia de sus demandas tiene bajo impacto en la definición de temas públicos.

Por otro lado, enfatizando en la participación femenina Troncoso et al., (2023) se adentra al mundo del ciclo activismo y estudia las experiencias y vivencias de mujeres ciclo activistas en la promoción de la bici cultura en la ciudad de Santiago, encontrando que el discurso de las ciclo activistas en torno la práctica social ciclismo urbano, busca integrar diversos actores a través de la promoción de la bicicultura.

2.3.2 Movilidad cotidiana de las personas migrantes

En cuanto a la movilidad cotidiana de las personas migrantes, Salazar (2021) analiza las prácticas de caminar por el barrio de la Chimba en la ciudad de Santiago, como experiencias de movilidad de mujeres migrantes. De este estudio emerge que aún cuando la caminata no fue necesariamente una opción, sino más bien una imposición dadas sus condiciones socioeconómicas, con el tiempo se convierte en un modo de desplazamiento que les acomoda, y que, por sobre todo, les permite conocer el territorio próximo, sus dinámicas y a quienes lo habitan. A pesar de que la mayoría de las mujeres migrantes viven violencia en el espacio público al encarnar cuerpos feminizados y racializados, generan distintas estrategias para enfrentar el miedo y de todas formas ocupar el espacio. Se observa que a medida que aumentan las redes sociales y comunitarias el territorio se vuelve menos hostil, y que el conocer más un lugar y sentirse parte de él, genera mayores niveles de apropiación y apego. Respecto a las experiencias de movilidad de las participantes, estas son heterogéneas y dependen entre otras cosas, de las labores (productivas o reproductivas); la condición socioeconómica; del tiempo que llevan habitando el barrio, de las redes que poseen y del idioma que hablan.

Por otro lado, y más específico a mi objeto de estudio, la investigación de Lagos y Vidal (2022) aborda desde una perspectiva de movilidad dos problemáticas que se retroalimentan, la vulnerabilidad de las personas que migran por motivos económicos y la segregación urbana existente en la ciudad. Frente a esa situación, plantean que la bicicleta surge como herramienta capaz de acortar las brechas socioespaciales y promover la integración al facilitar un mayor acceso a oportunidades y a la participación en la vida social. Se preguntan por cómo las personas migrantes entienden sus experiencias de movilidad, a partir del estudio de las significaciones que le otorgan a la práctica, y a su percepción de integración a la sociedad chilena.

Estos antecedentes permiten dar cuenta de que existe un campo de investigación en el país, que se enfoca en la dimensión móvil de la vida y sus efectos en la producción del espacio. Los múltiples modos de desplazamiento, la relación que el cuerpo establece con ellos y la exposición sensorial a lo urbano, generan experiencias muy diversas de movilidad. A partir de lo anterior profundizo en la bicicleta como práctica de movilidad, al considerarla como una estrategia de conectividad, autonomía y accesibilidad, que posibilita recorrer, conocer y apropiarse de la ciudad, atravesando distancias considerables por medio del cuerpo.

3. Marco Teórico

En este apartado, exploro y analizo diversas teorías, enfoques y conceptos con el objetivo de establecer un marco de referencia que permita comprender e interpretar el fenómeno social abordado en esta investigación. Al examinar la literatura académica, busqué identificar los conceptos más adecuados para analizar el problema de investigación los cuales se plantean desde una perspectiva sociológica en diálogo con la geografía.

En primer lugar, presento la teoría de las prácticas sociales, sus antecedentes, definiciones y desde qué perspectiva la utilicé. A continuación, expongo sobre el paradigma de la movilidad, enfoque desde el cual construí esta propuesta. Luego abordo el concepto de integración espacial migrante, que permite considerar las particularidades del sujeto. Sigo con el concepto de accesibilidad, el cual me permitió abrir la mirada a fenómenos de exclusión y desigualdad. Por último, refiero a las diferentes lógicas de acción que subyacen a las prácticas, las cuales toman la forma de tácticas y estrategias.

3.1 Teoría de las prácticas sociales

Dado que el objeto de estudio de esta investigación es la práctica de andar en bicicleta en la movilidad cotidiana, me acerqué desde la Teoría de las Prácticas Sociales, (TPS) nombre con el que se conoce al conjunto de teorías que establecen las prácticas como el componente fundamental del mundo social. Para facilitar la recopilación de antecedentes, utilicé la sistematización desarrollada por Ariztía (2017).

La TPS deriva al menos de tres corrientes teóricas. En primer lugar, se aborda la teoría sociológica de la segunda mitad del siglo XX, destacando los aportes de Giddens y Bourdieu. En el caso de Giddens, este define las prácticas sociales en el marco de su Teoría de la

Estructuración, como un aspecto constitutivo de la vida social, sobre la cual operan las estructuras sociales. Por otro lado, Bourdieu desarrolla la idea de práctica en relación directa con el concepto de *habitus* y busca dar cuenta de la relación entre los determinantes estructurales y las actividades movilizadas mediante los cuerpos de los actores. En este caso, las prácticas son expresiones corporales de la estructura mediadas a través del *habitus*. Si bien ambos autores ubican el concepto de prácticas en lugares centrales de sus propuestas teóricas, estas sólo son un componente más entre otros elementos.

La tradición etnometodología y la teoría social de orientación pragmática, se constituyen como el segundo referente teórico. La TPS comparte con ellas una comprensión de lo social enfocada en las situaciones empíricas a partir de las cuales lo social es producido. En relación con la etnometodología desarrollada por Garfinkel, tienen en común la comprensión del mundo social como un resultado práctico, que descansa en la producción y circulación de conocimientos situados, los cuales son irreductibles a las estructuras sociales y demandan ser estudiadas en su propia naturaleza. A la vez, el pragmatismo centra su abordaje de lo social en la descripción de distintas formas de ensamblaje, donde el mundo material juega un rol central.

La tercera línea que le aporta a la TPS, más cercana a la filosofía se asocia con los trabajos de Schatzki, caracterizado por tomar elementos de la filosofía post subjetivista, destacando el trabajo de Wittgenstein y la filosofía pragmatista. Con esta perspectiva comparte la comprensión del sentido y significado como elementos situados en el ámbito de la praxis, en vez de considerarlo preexistente a estados mentales subjetivos. De este modo, presenta la comprensión del mundo social como el resultado práctico de formas de acción. El elemento que comparten todas estas corrientes es la distancia que toman de las aproximaciones tradicionales de oposiciones binarias como agencia/estructura.

En su definición más común, una práctica hace referencia a un nexo de formas de actividad compuesto por un conjunto de elementos que se vinculan en la práctica, desplegados en el tiempo y en el espacio, y que son identificables como una unidad (Ariztía, 2017). En una elaboración más compleja, Reckwitz (2002) define la práctica como una forma rutinizada de conducta que se compone de distintos elementos interconectados: actividades del cuerpo, actividades mentales, objetos y usos, y otras formas de conocimiento como

significados, saberes prácticos, emociones y motivaciones. La práctica forma una unidad cuya existencia depende de la interconexión específica entre estos distintos elementos.

Para precisar los elementos fundamentales de las prácticas, Shove et al. (2012) proponen entenderlas como formas de hacer y/o decir que surgen de la interrelación espacio temporal de: competencias, sentido y materialidades. Distintas configuraciones de estos pueden explicar la variación en una práctica concreta, pero su existencia depende de que coexistan activamente y si alguna desaparece o cambia sustantivamente, se imposibilita la continuación de la práctica.

En términos complementarios, Schatzky (1996) propone una distinción analítica para observar la dinámica de las prácticas, la cual consiste en entender las prácticas como *performance* o comprenderlas como unidad analítica. En el caso del presente estudio, consideré las prácticas como *performance*, poniendo el foco de análisis en la situación concreta de su ejecución. Desde esta mirada, las prácticas sólo existen a través de su realización concreta, por lo tanto, son contingentes. Acercarse a las prácticas desde esta perspectiva, permite plantear múltiples preguntas concernientes a su operación empírica.

3.2 Paradigma de la movilidad

La movilidad a la que hago referencia a lo largo de este trabajo se inserta en el conjunto de fenómenos que se reúnen bajo el concepto de movilidad espacial. El concepto de movilidad se ha ligado al desarrollo de diferentes campos de investigación, lo cual exige precisar la acepción a utilizar. Dureau et. al (2015) define como movilidad espacial al conjunto de los desplazamientos en el espacio geográfico, de individuos o de grupos de individuos, independiente de la duración y de la distancia de dichos desplazamientos. En ese sentido, el término de movilidad espacial incluye; la movilidad cotidiana (desplazamientos de la vida diaria); la movilidad residencial intrametropolitana (cambios de vivienda dentro de una metrópoli); la migración interna (cambios de residencia, entre dos unidades administrativas del país); y la migración internacional (cambios de residencia entre un país a otro. Al considerar las distintas formas desde la que se puede abordar la movilidad, se vuelve importante comprender cómo estas se articulan entre ellas, así como sus consecuencias en términos de co-presencia o de exclusiones en los diferentes lugares de la ciudad.

3.2.1 Movilidad cotidiana

El giro de la movilidad (Sheller & Urry, 2006) desarrollado durante la última década, ha impulsado una renovación en la investigación urbana, permitiendo una reconceptualización de temas tradicionales. A partir de este nuevo paradigma, la movilidad empieza a ser reconocida como parte del desenvolvimiento del cotidiano y a ser vista como un conglomerado de prácticas sociales altamente significativas que dan forma a la vida social y cultural.

Hablar de movilidad, desde esta perspectiva, implica superar la mirada del transporte, uno de los campos tradicionales abocados a este tema. Su diferencia fundamental se basa en el cambio tanto del objeto como del sujeto de estudio. Mientras el objeto del transporte son los medios motorizados, para la movilidad el objeto de interés son las prácticas y los modos de desplazamiento sin la jerarquía implícita del motor. Otra consecuencia, es la diversificación de actores relevantes y perspectivas únicas de conocimiento, ya que mientras para el transporte los sujetos de estudio son los conductores de automóviles y, en el mejor de los casos, los pasajeros del transporte público, desde el paradigma de la movilidad éstos se multiplican revelándose las necesidades diferenciadas de una multitud de sujetos en movimiento (Avellaneda & Lazo, 2011).

En este giro se enfatizan las dimensiones móviles en las que se desarrolla el habitar y a través de las cuales, los habitantes llevan a cabo sus vidas cotidianas. Se hace referencia al movimiento de personas, bienes e ideas con relación al cambio de lugar. Esto permite a los estudios urbanos abordar la organización de las prácticas cotidianas de los habitantes y cuestionar concepciones estáticas, al reconocer los múltiples tiempos-espacios en los que se desarrolla la vida social. (Jirón & Imilán, 2018).

Una de las nociones centrales que se propone desde este paradigma es el concepto de vida cotidiana. La vida cotidiana tensiona la tendencia de las ciencias sociales y del Estado de fragmentar la vida de las personas en campos sociales para su estudio (Lefebvre, 2008). Esta fragmentación analítica desconoce cómo las personas experimentan las actividades contenidas en campos como el trabajo y los cuidados de la vida familiar de manera continua. Es así que la distinción entre espacios, tiempos y funciones no es tal, sino que estas suelen estar vinculadas, ser interdependientes y traslaparse.

Tal como se presentó, la movilidad cotidiana, es un factor central en la vida de las personas y está intrínsecamente relacionada con la forma en que interactúan con su entorno social y espacial. En este sentido, se plantea que el uso de la bicicleta se podría configurar como una herramienta para la movilidad cotidiana de las personas migrantes en Santiago de Chile, permitiéndoles acceder a lugares de manera autónoma y flexible, establecer conexiones con otros lugares y comunidades, y participar activamente en la vida urbana, lo que incide en lo que se ha denominado integración espacial en la ciudad.

3.3 Integración espacial migrante

En un primer momento de este trabajo, al verme en la necesidad de incorporar la particularidad del sujeto de estudio, me aproximé al trabajo de campo desde el concepto de integración espacial migrante (Buhr, 2017). Esta propuesta conceptual considera las críticas y limitaciones al concepto de integración acuñado desde los estudios migratorios y argumenta a favor de repensar el concepto desde una mirada geográfica para adecuarlo a la verdadera complejidad del fenómeno contemporáneo.

Los investigadores que trabajan la integración desde la dimensión espacial han estudiado en su mayoría, el acceso a vivienda, las elecciones residenciales, la movilidad residencial, y de manera más general, patrones residenciales y sus efectos en las oportunidades económicas y de sociabilidad de los migrantes (Buhr, 2014). A raíz de esto, la mecánica de las movilidades urbanas de las personas migrantes ha sido eclipsada por acercamientos más tradicionales a la integración (Buhr, 2017). Esta atención preferencial hacia el anclaje residencial de los migrantes puede haber transformado “el barrio” de objeto de estudio a unidad de análisis, lo que conlleva el riesgo de presuponer que las personas migrantes apenas abandonan su área local, o que lo que sucede fuera de ésta no es tan relevante como lo que sucede dentro de sus límites (Brubaker, 2002).

Frente a esto, la conceptualización busca desafiar el supuesto de que cuando se habla de integración espacial, esta debería estar limitada a los aspectos residenciales de la experiencia migrante, y expande esos límites abordando la relación entre las personas migrantes y los territorios donde sus vidas sociales tienen lugar.

Partiendo de la idea de que "integrar" el espacio urbano implica ser capaz de navegar por él y ser consciente de sus recursos. Buhr (2017) plantea que considerar a los migrantes como agentes hábiles en la práctica de la ciudad abre nuevas vías para repensar cómo funciona su emplazamiento en contextos de diversidad urbana. Así, la llegada, asentamiento e integración de los migrantes se sitúan, y el proceso de integración se concibe como un aprendizaje urbano que configura sus usos de los espacios de la ciudad.

Aprender qué tiene para ofrecer la ciudad, requiere, por un lado, de la adquisición de habilidades, conocimientos prácticos y normas de evaluación para desenvolverse en la ciudad. Mientras que por otro requiere de un repertorio de lugares y rutas, y de posibilidades disponibles para su uso. Desde esta idea de aprendizaje, el cómo ir de un punto A a un punto B, más que saber dónde ambos se encuentran, requiere movilizar cierto conocimiento local acerca de cómo usar el espacio urbano, es decir, información práctica, estableciéndose el saber-cómo urbano como expresión de la integración espacial.

En ese sentido, enfocarse en la integración espacial migrante en términos prácticos, puede decir bastante acerca de cómo las personas migrantes hacen uso de los espacios de la ciudad. Se trata de evidenciar las posibilidades e imposibilidades que el espacio urbano pone a disposición de ellas, a la vez que reconoce su agencia individual como usuarias de la ciudad (Buhr, 2017).

Buhr (2014) sostiene este posicionamiento a partir de tres argumentos. Para comenzar, plantea que existe una discrepancia entre la estabilización provista por el concepto de residencia y la experiencia espacial empírica de la vida cotidiana que necesita ser explorada. Por otro lado, la asociación de la presencia espacial de los sujetos con la esfera residencial, en la literatura se arriesga a presuponer un ser espacial mucho más estable y fijo de lo que el típico habitante urbano realmente es. Por último, la expansión horizontal de las áreas metropolitanas, junto con la distribución extendida de las viviendas sociales, implica una importante necesidad del transporte. Llevando a los desplazamientos a convertirse cada vez más en parte de la vida cotidiana de las personas.

Considerando estos elementos, la integración espacial migrante propone una perspectiva "desde el suelo" para aproximarse de manera experiencial a las prácticas espaciales. Desde este punto de vista, se concibe el movimiento de un punto a otro como la experiencia de un viaje realizado, que contiene la relación entre una ciudad planificada y las

múltiples formas en que sus espacios son utilizados, practicados, apropiados (de Certeau 1984; Ingold, 1993; Crouch, 2001).

Para ser coherente con el marco teórico propuesta, trabajé con la noción de espacio practicado, la cual refiere a la comprensión y construcción del espacio a través de la experiencia y la interacción humana con su entorno físico y social. Como sostiene Lefebvre (1974), el espacio no es simplemente una entidad estática y objetiva, sino más bien un producto activo y dinámico de las prácticas cotidianas y las actividades humanas que se desarrollan en él. Desde esta perspectiva, el espacio se concibe como un escenario vivo donde las personas se mueven, se relacionan, crean significados y le otorgan valor mediante su participación en él. De acuerdo con de Certeau (1984), estas prácticas individuales y colectivas de los actores sociales son cruciales para la construcción y apropiación del espacio. Las rutinas vienen a dotar los lugares con un sentido de coherencia, definiendo redes de territorios prácticos, lugares de interés, un tejido de espacios familiares y desconocidos (Mar, 2002). En ese sentido, el espacio practicado es el resultado de las acciones y percepciones individuales y colectivas, donde las prácticas culturales, económicas y políticas influyen en la forma en que se experimenta y se le atribuye sentido al entorno (Massey, 1994).

Desde allí, plantear la integración espacial cómo la construcción y mantenimiento de relaciones de uso y conocimiento sobre el espacio practicado, incorpora los espacios que uno frecuenta, ocupa, a los que sabe cómo llegar. Se relaciona con las prácticas y usos que los actores espaciales establecen con algunos lugares, pero también con los itinerarios y trayectorias descritas (Buhr, 2014). Sumado a esto, la definición nos habilita para preguntar no sólo por los lugares frecuentados, sino también sobre lugares a los que nunca han ido, pero que conocen y a los que podrían posiblemente acceder. Este conocimiento es justamente el tipo de competencia que sólo puede adquirirse mediante una práctica activa del espacio, es decir, un trabajo de habitabilidad, que es precisamente aquel que falta cuando una persona migrante llega a un lugar nuevo.

Esta aproximación tiene dos ventajas. En primer lugar, es capaz de mirar la desigualdad en términos de conocimiento espacial, es decir, permite explorar no sólo el desconocimiento, sino también el evitar a conciencia algunos lugares, donde las personas migrantes saben que serán discriminadas, aún cuando esos lugares son técnicamente accesibles. La segunda ventaja tiene que ver con examinar la presencia espacial de los

migrantes más allá de los espacios más recurrentes como el barrio o el lugar de trabajo, para así dimensionar el grado en que el despliegue de habilidades prácticas, tales como la confianza espacial o la orientación pueden permitir a los migrantes aprovechar espacios alternativos de la ciudad (Buhr, 2014).

De esta manera, poner las prácticas bajo observación, permite liberar la escala de unidades espaciales excesivamente limitadas. Respecto a las investigaciones que abordan la integración de las personas migrantes, también implica atender a la diversidad de los espacios utilizados por ellas y a las características de sus interacciones con esos espacios y sus habitantes.

3.4 Accesibilidad

Una vez terminado el trabajo de campo, se me hizo evidente que, si bien la propuesta de integración migrante espacial aborda una dimensión no considerada por otras conceptualizaciones de la integración, expandiendo así las posibilidades de investigación. Es insuficiente para comprender la complejidad y multiplicidad de obstáculos que las personas migrantes se encuentran al momento de movilizarse por la ciudad. Para profundizar en esta situación incorporé el concepto de accesibilidad.

La accesibilidad ha sido reconocida como un aspecto significativo de los procesos de desigualdad y exclusión social en la ciudad. Dentro de los factores que ejercen mayor incidencia en este proceso, se consideran aquellos relacionados a los elementos socioeconómicos y culturales de los individuos como ingreso, edad, género, etnia, “raza” o discapacidad. Como también aquellos vinculados a la infraestructura de accesibilidad como la provisión y disponibilidad de transporte público o privado y las condiciones que la estructura urbana presenta.

De acuerdo con Jirón y Mansilla (2013), un análisis detenido de las prácticas de movilidad cotidiana revela que, si bien el transporte puede ser un gran obstáculo para la accesibilidad, es necesario generar una aproximación a otros tipos de barreras que den cuenta de la diversidad de dificultades que las personas enfrentan cotidianamente, comprendiendo los ritmos, rutinas y hábitos propios de la vida diaria, que dotan de una “espesura” a la

accesibilidad. El concepto de espesura es utilizado como una metáfora que permite dar cuenta de la densidad de barreras de accesibilidad que adquiere la movilidad en la vida cotidiana.

Comprender la movilidad implica también entender lo que ocurre durante la práctica cotidiana de moverse en la ciudad, y a través de ella se pueden comprender las capacidades que tienen las personas para acceder a bienes, servicios, actividades, relaciones y lugares (Kaufmann et al., 2004; Jirón et al., 2010; Gutiérrez, 2009). Cuando la accesibilidad se densifica, se argumenta la presencia de una multiplicidad de barreras, esto implica que la inserción en la movilidad encuentra un peso y un desgaste frente al requerimiento de acceder la ciudad y que probablemente se genera un experiencia de mayor exclusión social. Cuando un sujeto se encuentra imposibilitado de acceder a las oportunidades existentes, entonces se encuentra excluido de poder participar socialmente.

La accesibilidad es un concepto polisémico, Cerda y Marmolejo (2010) identifican tres formas conceptuales mediante las cuales se ha abordado: la concepción física, la económica y la social. La concepción física centra su interés en la localización de los elementos materiales presentes en el espacio geográfico, analizando aspectos como la proximidad espacial, la difusión de las actividades y las innovaciones en el espacio. La concepción económica centra su análisis en los beneficios que posee para un individuo el uso óptimo de su tiempo e ingresos. La concepción social se encuentra integrada a la noción de *motilidad*, que se refiere a la capacidad personal de los individuos para moverse a través del espacio. Para el estudio de la motilidad se integran en la discusión las competencias de los individuos para enfrentar las barreras de accesibilidad y las formas de apropiación del espacio que estos desarrollan para moverse. (Kaufmann et al., 2004; Cass et al., 2005)

La experiencia de movilidad se vincula con las nuevas discusiones en torno al giro cultural en los estudios espaciales y el giro de la movilidad en las ciencias sociales, y su implicancia en la comprensión de la accesibilidad. El giro cultural, refiere a una profundización de los aspectos culturales en los estudios espaciales, a través de los cuales se ha intentado reposicionar la condición del sujeto y de los grupos sociales en la producción del espacio, ahondando en el modo en que sus prácticas, percepciones y valoraciones se materializan espacialmente, no tan solo en la dimensión física y tangible del espacio, si no también como una construcción subjetiva. Estos planteamientos permiten ampliar la discusión espacial en las ciencias sociales, al considerar la manera en que los diversos procesos políticos, económicos, sociales y culturales, configuran el espacio en diversas escalas, que

van desde lo global a lo cotidiano y viceversa. De esta forma, el espacio se vuelve una categoría de análisis que permite introducirse en una dimensión fundamental de la vida social.

Al entender la movilidad cotidiana urbana como “aquella práctica de desplazamiento diario a través del tiempo-espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón et al., 2010, p.24). Se pueden comprender las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera la movilidad en la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencias de sus habitantes. En este sentido, más allá de las condiciones materiales que inciden en el movimiento de las personas en la ciudad, la movilidad es resultado y condición de la inserción de un grupo en un contexto social, definida por factores físicos, locacionales, económicos, regulatorios, culturales, de género, étnicos, entre otros” (Gutiérrez, 2009 p.2). En relación a lo anterior, propone considerar la accesibilidad como “una práctica que conjuga deseos y necesidades de desplazamientos, y las capacidades de satisfacerlos” (Gutiérrez, 2009, p.2).

En este contexto, autores como Gutiérrez (2009), Jirón (2009), Jouffe y Lazo (2010) y Lazo (2008), desarrollan la idea que la accesibilidad se encuentra relacionada con las condiciones personales que los individuos o grupos sociales poseen para poder moverse, siendo las características físicas del espacio y la red de transportes parte importante de los factores que limitan la accesibilidad, pero no los únicos a considerar al momento de ampliar una discusión sobre movilidad y exclusión. De esta forma, la movilidad y el concepto de acceso se presentan como un marco conceptual que sirve para profundizar en los procesos de exclusión social urbana a partir de las relaciones de los individuos con el espacio y del espacio con los individuos, para lo cual se utilizan instrumentos de carácter cualitativo que permiten ahondar en las distintas formas de habitar y moverse en la ciudad.

Para comprender la forma en que la movilidad influye en la exclusión social, se propone analizar la accesibilidad como “la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que cada persona necesita para participar en sociedad” (Jirón y Mansilla, 2013, p.59). La idea de negociación implica una interacción con otros, sean sujetos, condiciones del contexto, o en este caso con las barreras de accesibilidad. Cuando los viajeros se enfrentan cada una de estas barreras, deben negociar cómo enfrentarlas, en algunos casos las obvian, en otros las disminuyen, en otras las rechazan y subvierten. Cada una de estas limitaciones toma una

forma particular cuando se observa a través de condiciones socioculturales individuales o grupales que pueden ser de tipo etario, de género, étnico, de etapa dentro del ciclo de vida, entre otros. La negociación que realizan los viajeros urbanos no solo sucede todos los días, sino a cada instante del trayecto en un contexto de alta agilidad y movimiento. Las barreras reducen la capacidad de desarrollar estrategias para enfrentarlas y genera el despliegue de tácticas de negociación del tiempo espacio.

3.4.1 Tácticas y estrategias

Contenidas dentro de las prácticas, las estrategias y tácticas comprenden maneras de actuar y consisten en dos lógicas de acción, que se diferencian a partir del corte entre un lugar propio y uno ajeno. Utilizando la distinción propuesta por De Certeau (1984) se define como *estrategia* al cálculo de las relaciones de fuerzas que se hace posible gracias al principio de un lugar de poder. Las estrategias postulan un lugar susceptible de ser establecido como algo propio. Consisten en la elaboración de un lugar teórico compuesto por sistemas y discursos totalizadores, capaz de articular un conjunto de lugares físicos donde se reparten las fuerzas. Es así, como lo propio constituye un triunfo del lugar sobre el tiempo permitiendo capitalizar las ventajas adquiridas y prepararse para el futuro, logrando así una independencia con relación a la variabilidad de circunstancias.

Por otro lado, se conoce como *táctica* a la acción calculada que determina la ausencia de un lugar propio. Esto significa que ninguna delimitación de la exterioridad proporciona una condición de autonomía. La táctica no tiene más lugar que el del otro por lo que se debe actuar desde el terreno organizado e impuesto por la ley de una fuerza extraña (De Certeau, 1984). Esta ausencia de un lugar propio no impide la movilidad, pero esta se tiene que ejercer con astucia respecto al tiempo, para aprovechar las posibilidades que ofrece un instante. Lo que se gana no se conserva, las tácticas son un juego constante de acontecimientos para hacer de ellos ocasiones aprovechables, los trucos de los sujetos se introducen por sorpresa dentro del orden establecido. Las tácticas son procedimientos que valen por la prioridad que se le da al tiempo, se despliegan cuando se atisba el instante preciso en que una circunstancia permite una intervención que transforme la situación en favor de quien nada posee.

4. Problematización

En el actual contexto migratorio, las cuestiones relativas al asentamiento de las personas migrantes representan un complejo e importante desafío. En contraposición al supuesto de que las personas migrantes eventualmente aprenderán a usar la ciudad y comprenderán su funcionamiento. Considero como punto de inicio que su llegada a un lugar nuevo implica la necesidad apremiante de desarrollar conocimientos y habilidades necesarias para poder conocer la ciudad y aprovechar lo que esta tiene para ofrecer. Saberes urgentes de adquirir, en tanto, desde el momento en que llegan, se ven enfrentados cotidianamente a múltiples barreras.

Parto desde la idea, que el acceso a los distintos servicios, instituciones y oportunidades es un elemento esencial en el proceso de asentamiento y adaptación de los migrantes. Frente a la situación de novedad las personas migrantes deben compensar dos dimensiones fundamentales de conocimiento. La primera tiene relación con los conocimientos locales prácticos acerca de cómo acceder a lugares que aún no poseen. En tanto que la segunda implica aprender que les ofrece la propia ciudad asociado a sus necesidades e intereses (Buhr, 2017).

En ese sentido el estudio de la experiencia urbana migrante puede iluminar problemáticas como la accesibilidad, la segregación espacial y la exclusión (Buhr, 2017). Al proponer el aprendizaje urbano como una fuente privilegiada para el estudio del asentamiento de las personas migrantes (Benson, 2001). Relevo el papel activo que la propia ciudad tiene en la determinación de qué tipos de conocimiento y aprendizaje están disponibles, se requieren y se producen. Es la ciudad que enseña a los habitantes sus trucos, recursos, organización y formas de hacer.

De esta forma, sitúo este aprendizaje como un proceso que combina las experiencias y habilidades que cada persona trae consigo con las características particulares de la ciudad que llega a habitar. Considero cómo su topografía; extensión; disponibilidad de transporte público y estructura de la red; zonificación funcional y segregación residencial; las culturas de caminar o conducir; entre otros elementos, moldean los comportamientos espaciales de las personas. Los cuales se diversifican en tanto cada sujeto, además, enfrenta de manera distinta otros factores estructurales determinantes como la clase, “raza” o género.

A partir de los antecedentes presentados, identifiqué las siguientes oportunidades y limitaciones que guían las perspectivas y conceptos utilizados. En primera instancia, la perspectiva de movilidad, que propone ir más allá de las posturas tradicionales que circunscriben a los sujetos a lugares estáticos, de origen o destino. Permite superar la focalización en el barrio y reconoce como importantes las experiencias que se construyen en los desplazamientos. Además, el enfoque en lo móvil ofrece la oportunidad de abrirse a la multiescalaridad al atravesar unidades acotadas de análisis, en tanto la movilidad cotidiana permite entretelar los lugares que habitamos.

Por otro lado, al situarme desde las prácticas cotidianas, busco destacar las capacidades de resistencia y adaptación al entorno que despliegan las personas migrantes, sin que esto implique desestimar las barreras institucionales, la violencia y discriminación a la que pueden estar expuestos. En ese sentido, conocer las circunstancias de incorporación de la bicicleta como práctica cotidiana de movilidad en las vidas de las personas migrantes, ofrece una mirada dentro del proceso de aprendizaje espacial de la ciudad. Sumado a esto, conocer las estrategias que usan los migrantes para acceder a los servicios y oportunidades de la ciudad, y las tácticas que implementan para sortear los obstáculos de sus trayectos. Permite pensar en proyectos o políticas de integración que surjan de ese conocimiento situado del espacio urbano.

Por último, este conocimiento ofrece una doble ruptura epistemológica en la lectura del espacio urbano. Primero, al darle primacía y voz a las personas migrantes, sujetos habitualmente no considerados en la producción de la ciudad o de sus conocimientos. Segundo, en tanto, la experiencia vivida de movilizarse en bicicleta por la ciudad ya sea por espacios que lo incentivan, como a la hora de enfrentarse a su hostilidad, constituye una perspectiva clave para dimensionar las necesidades y posibles mejoras que se podrían implementar en la ciudad al respecto.

5. Pregunta de investigación.

¿Cómo las personas migrantes a través de la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana acceden a la ciudad de Santiago?

6. Objetivos

Presento los objetivos de la investigación.

6.1 Objetivo general.

Explorar la accesibilidad de las personas migrantes en la ciudad de Santiago a través de la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana.

6.2 Objetivos específicos.

1. Describir las trayectorias de movilidad de las personas migrantes en la ciudad de Santiago.
2. Identificar y describir barreras, facilitadores y oportunidades relacionadas a la práctica de andar en bicicleta que experimentan las personas migrantes en la ciudad de Santiago.
3. Explorar las relaciones que las personas migrantes construyen a través de la práctica de andar en bicicleta con la ciudad de Santiago.

7. Marco Metodológico

7.1. Estrategia metodológica

Al considerar la naturaleza encarnada y sensorial de las prácticas de movilidad cotidiana (Spinney, 2011), y la multidimensionalidad de las experiencias migratorias (Seguel, 2021), escogí aproximarme al problema de investigación desde un enfoque cualitativo. Esto, con el fin de capturar la compleja articulación entre los múltiples tiempos y espacios, que configuran la elección y vivencia del desplazarse en bicicleta, en tanto el detalle y sentido de su experiencia sólo puede ser obtenida de testimonios y registros directos.

El enfoque cualitativo busca la comprensión del otro, enfatizando su perspectiva e incorporando el significado subjetivo asignado a toda vivencia (Canales, 2006). Algunas de las características por las que se escoge esta perspectiva corresponden a su carácter situado y contextual que obliga al investigador a un contacto directo con los procesos investigados; la búsqueda de profundidad antes que de extensión; y el carácter flexible y orientado a la teoría del proceso indagación, siendo un enfoque que se adapta con facilidad al estudio de diferentes modos de vida (Ariza y Velasco, 2015).

7.2 Técnicas de producción de información

En lo que respecta a las técnicas de producción de información, utilicé dos técnicas de manera complementaria para abordar los conceptos principales. En una primera instancia, para profundizar en las trayectorias de movilidad de los sujetos de estudio, realicé entrevistas las cuales tomaron la forma de relatos de vida. Posterior a esto, con el objetivo de abordar la práctica de andar en bicicleta y las relaciones con el espacio que de ella emergen, desarrollé etnografías móviles.

Esta estrategia de combinar distintas técnicas en el estudio del mismo objeto se conoce como triangulación y busca lograr un mejor abordaje del fenómeno que se investiga. Cuando una técnica singular es insuficiente, la triangulación se utiliza para asegurar que se toma una aproximación más comprensiva en la respuesta del problema de investigación. La mayor meta de la triangulación es controlar el sesgo personal del investigador y cubrir las deficiencias intrínsecas de un mismo método de estudio para así incrementar la validez de los resultados (Arias, 2000). Codifiqué y analicé por separado la información que emergió de los relatos de vida, el diario de campo y los datos observacionales. Luego la puse en diálogo y la interpreté desde sus interrelaciones.

7.2.1. Relatos de vida

Escogí los relatos de vida obtenidos mediante entrevistas abiertas, como técnica para abordar las trayectorias de movilidad. Esto en la medida en que esperaba conocer las distintas prácticas de movilidad llevadas a cabo por los participantes antes de su llegada; las circunstancias en las que estas tuvieron lugar previo a la práctica actual de andar en bicicleta; y las expectativas de futuro respecto a esta dimensión que poseen los sujetos.

De Certeau (1984) plantea que todo relato es el relato de un recorrido, de una práctica que cruza el tiempo y el espacio. Por lo mismo, se vuelven necesarios para aprehender las prácticas cotidianas. Dentro de una geografía preestablecida, los relatos cotidianos cuentan lo que se puede hacer y fabricar. En este sentido, el relato tiene una función fundante, al permitir la apertura de escenarios de legitimidad para acciones efectivas, es decir, crea un campo que autoriza prácticas sociales subversivas y contingentes.

El relato de vida designa la historia individual tal como la cuenta la persona que la ha vivido. Se diferencia de la técnica historia de vida en tanto ésta no sólo incluye la narración misma de la persona, sino que también emplea otra clase de fuentes, como documentos y los testimonios de conocidos del sujeto (Denzin, 1970 citado en Lera et al., 2007).

Desde el enfoque biográfico, Bertaux (1986) analiza el concepto de relato de vida atribuyendo a éste una función exploratoria y una función analítica. El relato de vida, como narrativa, se estructura alrededor de una sucesión temporal de acontecimientos y de situaciones que conforman una suerte de camino. Sin embargo, Bourdieu (1997) advierte que plantear el relato de vida como una secuencia lógica, no es más que la creación artificial de sentido. Esto implica que, para la construcción del relato biográfico, el investigador debe evitar suponer que existe un hilo conductor que atraviesa la vida del sujeto desde sus orígenes, o que existe un sentido último que dirige su existencia.

Contar la vida es una actividad mediante la cual el sujeto interpreta su pasado, seleccionando y organizando diversos aspectos, tales como sucesos, anécdotas, hechos y personas considerados como importantes para él. En el relato producido se mezclan descripciones y explicaciones de lo que ha pasado, además de justificaciones de las elecciones tomadas. El sujeto construye una unidad de sentido, poniéndose en escena e incorporando en la escena a otros sujetos presentes en su historia (Lera et al., 2007). Es así como el relato de vida concibe al ser humano como producto, actor y productor de su vida, y da voz a los individuos para que en sus relatos profundicen y determinen cuáles son los verdaderos significados de sus trayectos (Rodríguez-Méndez, 2021).

7.2.1.1 Trayectorias

La trayectoria remite a un movimiento temporal en el espacio, es decir, la unidad de una sucesión diacrónica de puntos recorridos. La representación como figura de estos movimientos forma un lugar acrónico, que resulta insuficiente (De Certeau, 1984). Al dibujar la trayectoria el tiempo y el movimiento quedan reducidos a una línea susceptible de ser totalizada por la vista. Por útil que sea esta graficación del movimiento, modifica la articulación temporal de lugares por una continuidad espacial de puntos, colocando una imagen en el sitio de una operación.

Desde la sociología, se propone el concepto de trayectoria para abordar los desplazamientos entre una serie de posiciones sociales que son ocupadas sucesivamente por un mismo agente o grupo, a partir de la disposición de distintos tipos de capital que se juegan en un campo. (Bourdieu, 1997, citado en Pizarro y Ciarello, 2021) Las trayectorias se ven definidas por las propiedades que los distintos agentes han adquirido en forma individual a lo largo de sus desplazamientos por distintos lugares y campos sociales. Al abordar la dimensión móvil en las trayectorias de las personas migrantes, Vaitinen (2014) destaca la capacidad de agencia que se corporiza en los cuerpos de cada migrante, al combinar diferentes redes de relaciones en tanto se mueven por el espacio global.

Por otro lado, Rivera Sánchez (2012) plantea la trayectoria como una herramienta teórico-metodológica con un gran potencial analítico, en tanto permite analizar la biografía ordenando, sistematizando e interpretando la experiencia migratoria en un intervalo de tiempo. Esta aproximación considera las conexiones entre los condicionamientos geográficos e históricos de las personas migrantes y su experiencia migratoria. La reconstrucción sistemática de eventos y episodios biográficos que ocurren antes, durante y después de dicha experiencia, es fructífera para comprender el significado que el individuo otorga a los episodios biográficos que relata e identificar los cambios y continuidades que ocurren en la vida cotidiana de las personas que migran.

Una serie de supuestos subyacen tras los estudios de trayectorias; la pertinencia del uso de la biografía en la investigación social; la trayectoria como una construcción teórico-metodológica que posibilita el análisis comprensivo de una realidad compleja y un enfoque que incorpora las dimensiones objetivas y subjetivas en su articulación espaciotemporal (Roberti, 2017). La especificidad del estudio con biografías se vincula con el análisis de las experiencias que una persona construye a lo largo de su vida, en la cual la narración del propio sujeto adquiere un lugar central. Esta perspectiva busca aprehender los acontecimientos ocurridos en el transcurso de las vidas individuales, como el resultado de una historia que entrelaza experiencias pasadas y expectativas del futuro, por lo que las trayectorias se reconstruyen a partir de un período determinado. Los investigadores que trabajan desde este enfoque indagan sobre los sentidos subjetivos que un individuo elabora acerca de su historia personal.

7.3.1 Etnografía móvil

Antes de abordar las particularidades de la etnografía móvil, es pertinente describir el enfoque etnográfico en general. La etnografía se caracteriza por la construcción de objetos etnográficos a partir de la combinación de decisiones tomadas por quienes investigan, la abstracción de los datos y de un trabajo de teorización que permita entrever el punto de vista elegido. Esto debe ser acompañado de una reflexividad analítica o vigilancia epistemológica que busque resolver los obstáculos que se presentan a lo largo de toda la investigación. (Jensen y Auyero, 2015). La información que emerge del trabajo de campo debe aportar a la formulación de nuevos conocimientos sobre la realidad social.

Dentro de los estudios de movilidad y en un intento de capturar los elementos más fugaces y fluidos del movimiento, la etnografía ha tendido a superar su propuesta clásica basada en una locación específica. A partir de esto, se produce una proliferación de técnicas que enfatizan el “estar ahí”, como las etnografías móviles (Spinney, 2011).

La etnografía móvil es una traducción de la observación participante tradicional, situada en un lugar concreto, a contextos de movilidad. Esto implica la inmersión en patrones de movimiento mientras se conduce la investigación etnográfica (Novoa, 2015). Se espera que el investigador no solo observe lo que está sucediendo, sino también lo experimente, sintiendo los distintos sonidos, olores, velocidades, comodidades e incomodidades, placeres y displaceres de la dimensión móvil de la vida. En este caso, la participación tomó la forma de acompañar a los seis participantes en un trayecto cotidiano en bicicleta, empleando diversas estrategias de observación y registro. Esto con el objetivo de adentrarme en cómo se relacionan con su entorno en estos desplazamientos; a qué se exponen; cómo se enfrentan a distintas barreras a partir de sus conocimientos y habilidades; y cómo se configura su percepción y apropiación de la ciudad.

La técnica permite elaborar preguntas sobre la experiencia sensorial y encarnada, sobre el impacto de los lugares, sobre los elementos que cambian y los que permanecen, y sobre las configuraciones y reconfiguraciones en la articulación de objetos, espacios, personas e ideas. Como elementos clave a considerar, se proponen la práctica, los significados y las sensaciones. Para sintetizar, hacer etnografía móvil implica moverse mientras se analiza el movimiento.

En el caso de este objeto de estudio, dos de las principales debilidades de la técnica, fueron la limitación en la recopilación de información hablada durante el desarrollo mismo de la práctica y la dificultad de generar un registro escrito u oral de los detalles mientras los observaba. Esto porque el ritmo y modo de desplazamiento, sumado a los peligros inherentes del ciclismo urbano en Santiago, no facilitaron la conversación con los sujetos a quienes acompañaba, ni tampoco hubo grandes momentos de detención en los que pudiera dejar de participar para registrar. En ese sentido, consideré que necesitaba de medios adicionales para acceder tanto a las prácticas como a las experiencias subjetivas de movilidad de las personas migrantes.

Una forma en la que los investigadores han tratado de superar estos obstáculos es mediante el uso de registros audiovisuales como una forma de retener y evocar parte del contexto y los detalles de las prácticas bajo observación. Al mismo tiempo que permiten al investigador establecer conversaciones sobre las prácticas "a medida que suceden" durante la reproducción del registro con los participantes (Spinney, 2011). La ventaja de esta técnica es que proporciona una entrada a la naturaleza situada y contextual del conocimiento y las prácticas. La decisión de generar registros audiovisuales de los trayectos estuvo inspirada por la estrategia implementada por Spinney (2011) en su investigación sobre ciclismo urbano desarrollada en la ciudad de Nueva York.

Considerando que el objeto de estudio del presente trabajo corresponde a la práctica de andar en bicicleta, la etnografía móvil se tornó la técnica ideal en tanto me permitió observar, conocer y experimentar mientras ocurrían, las distintas tácticas que las personas migrantes utilizan en sus desplazamientos cotidianos. Es mediante la interacción con lo local -material, simbólica y corporalmente-, que los migrantes no sólo cumplen con los requerimientos de la vida cotidiana, sino que también forman un sentido de lugar propio para que el espacio urbano se vuelva legible y familiar (Buhr, 2013).

7.4. Técnica de análisis

7.4.1 Análisis de contenido

El análisis cualitativo de contenido se conceptualiza como una técnica de interpretación de textos basada en una lectura científica, es decir, se debe realizar de manera

sistemática, objetiva, replicable y válida. A partir del contexto como marco de referencia, permite captar tanto el sentido de los datos expresado, como los sentidos latentes que subyacen a lo dicho (Andréu, 1998). En su variante de producción, el contexto remite a las circunstancias sociohistóricas en que se sitúa el proceso de elaboración del material analizado. Mientras que, en su variante de enunciación, implica considerar la posición en la estructura social de quien investiga, es decir la posición de quien analiza como elemento clave de la interpretación (Duarte, 2022).

Los elementos latentes son posibles de aprehender a partir de la articulación de tres planos de análisis: el sintáctico, el semántico y el pragmático. El primero remite a lo que se dice, permitiendo un acercamiento analítico al texto y alcanzando un nivel más descriptivo del contenido. Por otra parte, el segundo refiere a lo que se quiere decir, abriendo las interpretaciones de quien analiza a quienes son los hablantes y cuáles podrían ser sus intereses. Mientras que el tercero muestra la sociedad y cultura materializados en el habla, evidenciando los procesos sociales contenidos en ella. Estos dos últimos planos se sitúan en una dimensión más comprensiva de lo dicho (Navarro y Díaz, 1994).

Su propósito fundamental es la realización de inferencias, lo que refiere a la comunicación simbólica, permitiendo el abordaje de fenómenos distintos de aquellos que pueden ser observados directamente (Andréu, 1998).

La elección de la técnica tuvo que ver con el interés de captar el contenido de lo dicho, más que analizar la estructura del texto o las dinámicas de poder subyacentes al discurso, lo que me llevó a descartar otras posibles técnicas de análisis. A partir de la interrelación de los planos mencionados anteriormente, se vuelve posible un acercamiento a las narrativas que un determinado grupo social construye para explicar su experiencia cotidiana en algún ámbito de sus vidas, mientras que simultáneamente muestra los mecanismos utilizados para su construcción (Duarte, 2022).

7.5. Selección de la muestra

La lógica que orienta el muestreo en la investigación cualitativa consiste en lograr que los casos elegidos proporcionen la mayor riqueza de información posible para abordar en profundidad la pregunta de investigación (Martínez-Salgado, 2012).

El tipo de muestreo que realicé fue en cadena o por redes, también conocido como “bola de nieve”. Consiste en identificar personas que cumplan con los criterios de inclusión para incorporarlas como participantes o informantes clave. Luego, se les pregunta si conocen a otras personas que puedan proporcionar más datos y una vez obtenidos sus datos, también se incluyen (Sampieri, 2006). Me aproximé a los sujetos de estudio a partir del vínculo con la organización Fondo Comunitario Migrante (FoCo), en la cual participo como voluntaria. Se trata de un taller mecánico dedicado al reciclaje de bicicletas y a la enseñanza de educación vial y buenas prácticas ciclistas. El objetivo principal de FoCo es facilitar la adquisición de bicicletas a personas que las solicitan, siendo el grupo prioritario de interés las personas migrantes (Campos, 2021). Además, los sábados, abren el taller a la comunidad de manera gratuita, las herramientas quedan a disposición de quien quiera ir a usarlas y los mecánicos comparten sus conocimientos para que las personas puedan aprender a arreglar sus bicicletas.

Algunas de las facilidades que este espacio abrió para los objetivos de la investigación fueron: el vínculo directo con las personas migrantes que han pasado por el curso y adquirido una bicicleta, quienes podrían haberse convertido en usuarios activos del modo; que miembros del equipo son personas migrantes; y que participan activamente en múltiples redes y actividades que combinan el ciclismo y la migración. La participación en sus distintas instancias me brindó el acceso y cercanía necesarias a sujetos que cumplían con los criterios de inclusión establecidos, los cuales eran: ser migrantes; provenientes de países de América Latina y el Caribe; mayores de 18 años; que utilizaran la bicicleta en su movilidad cotidiana en la ciudad de Santiago.

7.6 Aspectos éticos

Al llevar a cabo esta investigación, consideré una serie de resguardos éticos con el objetivo de proteger a sus participantes y velar por su integridad, autonomía y dignidad. Para ser concordante en términos metodológicos con los principios de proceso y flexibilidad de la investigación social cualitativa, los problemas éticos que surgieron durante la investigación fueron abordarse desde una ética situada (Abad, 2016). Esto me obligó a mantener una reflexividad constante respecto a mi responsabilidad como investigadora a lo largo de la totalidad del proceso.

En primer lugar, las aproximaciones iniciales a los sujetos que cumplían con los criterios fueron mediadas por otras personas, o las planteé luego de múltiples interacciones, lo que permitió el establecimiento de un vínculo más cercano cuya intención fue disminuir la incomodidad y violencia simbólica a la hora de extender la invitación a participar (Tijoux, Ambiado y Veloso, 2023). Sumado a eso, antes de comenzar con las entrevistas, les presenté un consentimiento informado que: detallaba el contexto en el que la investigación tomaba lugar; explicaba en qué consistiría su participación; aclaraba que podían retirarse en cualquier momento; prometía resguardar la confidencialidad de la información y respetar su anonimato; y solicitaba su permiso para que, ante la eventual generación de un producto a partir de los resultados obtenidos, este pudiera circular. Las entrevistas sólo tuvieron lugar una vez que cada participante leyó el documento, despejó sus dudas y libremente se decidió a firmarlo. Para cumplir con lo prometido en el consentimiento informado, utilicé seudónimos para anonimizar a los participantes y eliminé todos aquellos elementos que podrían facilitar su identificación. Además, dado que las etnografías móviles llevaban asociadas un registro audiovisual, les aseguré que este registro solamente sería usado para complementar el diario de campo de los recorridos y que el enfoque de la cámara no apuntaría a sus rostros.

7.7 Trabajo de campo

Inicié el trabajo de campo el 04 de marzo, con la primera asistencia al día comunitario de FoCo en miras a establecer contacto con posibles participantes. Terminé esta etapa el 11 de septiembre, con la realización de la última entrevista.

Tabla 1. Presentación de los participantes

Seudónimo	Edad	Años en Chile	Ciudad de origen	Ocupación	Comuna de residencia
Leo	38	11 años	Pereira	Bicimensajero	Independencia
Killa	34	10 años	Lima	Estudiante de biología y mecánica	Recoleta
Benny	30	10 años	La Habana	Bailarín y bici mensajero	Santiago

Marlon	47	4 años	Caracas	Bicimensajero	Estación Central
Iris	49	4 años	Bogotá	Dependiente	Santiago
Alex	31	3 años	Bogotá	Pedagogo, América Solidaria	Ñuñoa

(Fuente: Elaboración propia)

Tabla 2. Instancias de producción de información.

Pseudónimo	Entrevista	Recorrido	Tipo de uso durante el recorrido
Alex	miércoles 10 de mayo lunes 11 de septiembre	sábado 29 de julio	Medio de transporte
Marlon	viernes 19 de mayo	miércoles 26 de julio	Laboral
Killa	sábado 27 de mayo	lunes 21 de agosto	Medio de transporte
Benny	miércoles 28 de junio	viernes 08 de septiembre	Laboral
Leo	miércoles 19 de julio	lunes 24 de julio	Laboral
Iris	viernes 25 de agosto	domingo 27 de agosto	Recreativo

(Fuente: Elaboración propia)

En cuanto a las dificultades a superar, en un primer momento me vi enfrentada a negativas, ya que la solicitud de acompañamiento fue considerada como muy invasiva y algunas personas no estuvieron dispuestos a profundizar en sus trayectorias, las cuales asociadas a distintas penurias. Ante las negativas, dudé de lo apropiado del acercamiento inicial y redoblé los esfuerzos para establecer vínculos más cercanos previo a la invitación.

Desde una dimensión más técnica, debido a un desperfecto del aparato de registro, que en este caso era un celular, no se guardó la grabación de la primera entrevista. A partir de esa experiencia comencé a llevar más de un aparato para registrar. Por otro lado, en las instancias de acompañamiento, la cámara adquirida para la ocasión funcionó por un rato durante el primer recorrido, pero luego se apagó, y al prenderla nuevamente no había rastro de los

videos grabados. Ante la dificultad de conseguir otra que cumpliera con las características necesarias, los primeros tres recorridos quedaron sin registro audiovisual.

Sin embargo, al evaluar los recursos disponibles, que en este caso tomaban la forma de un celular y de habilidades adquiridas a través de años de práctica de andar en bicicleta, fue posible registrar los últimos tres. Vivir esa experiencia me llevó al cuestionamiento de si el registro audiovisual realmente es imprescindible, ya que, si bien permite una reconstrucción más detallada de los trayectos, el hecho de grabar puede limitar las interacciones y observaciones durante el viaje. El tener que mantenerme detrás de los participantes, sumado a la concentración requerida para sostener la cámara y mantenerla estable mientras pedaleaba, dificultó la observación del entorno, sostener una conversación y la capacidad de captar detalles ajenos al sujeto en sí.

8. Análisis de resultados

En el siguiente apartado, expongo los principales resultados obtenidos de la triangulación de los relatos de vida con la experiencia etnográfica, ordenados a partir de los tres objetivos específicos propuestos. En primer lugar, describo las trayectorias de movilidad, destacando: el momento de la llegada y adquisición de la bicicleta; el lugar que toma la práctica frente a la experiencia de migración; y las etapas del proceso de incorporación de la práctica en la ciudad. En segundo lugar, abordo las barreras y facilitadores más significativos para el desplazamiento en bicicleta de las personas migrantes en la ciudad de Santiago, para luego ahondar en las oportunidades que esta les ofrece. En tercer lugar, profundizo en los diferentes tipos de relaciones que establecen las personas migrantes en su interacción con el espacio urbano a partir de la bicicleta.

8.1 Trayectorias de movilidad.

Para abordar las trayectorias de movilidad, primero presento a los seis ciclistas que participaron en este estudio y describo elementos del momento de su arribo, considerando cómo y por qué llegaron al uso bicicleta. A continuación, analizo los casos desde las categorías que emergieron en el trabajo de campo del proceso de investigación, para dar cuenta de las continuidades y quiebres en la práctica de andar en bicicleta y cómo eso da forma al uso que se le da a este objeto tecnológico. Por último, describo las etapas del proceso

de incorporación de la bicicleta en la vida de los sujetos, las distintas formas que toman y su correlato con la incorporación a la ciudad.

Antes de comenzar, advierto que, si bien los alcances de este objetivo se circunscriben a la ciudad de Santiago, y fue aquí donde desarrollé el trabajo de campo. Para comprender la forma que toma la práctica en la ciudad, fue necesario hacer referencia a situaciones, experiencias y procesos que ocurrieron en otros países. Estos emergieron de los relatos de vida narrados por las personas migrantes durante las entrevistas y permitieron situar las prácticas actuales en contexto.

8.1.1 La llegada y el encuentro con la bicicleta.

El primer participante se llama Benny, tiene 30 años, y proviene de La Habana. Se vino a Chile en junio del año 2012, gracias a una carta de invitación de la madre de su hija, la cual se encontraba embarazada en ese momento. Una vez acá, se trasladó los dos primeros años en transporte público, el tener que utilizar una tarjeta para pagar el bus, la hizo una experiencia muy distinta a la compra del boleto a la que estaba acostumbrado en Cuba. La diferencia de la moneda, también lo asustó al principio, 700 pesos era una gran cantidad si se comparaba con los 40 centavos que costaba el transporte allá. Al mismo tiempo, como trabajador independiente se dieron situaciones en las que no tenía el dinero para pagar el pasaje, y a diferencia de en La Habana, llegar a conversar con los choferes, no era lo mismo, podían ser muy desagradables, tanto por lo que le decían, como por como lo miraban. Esa situación se mantuvo así hasta que le regalaron una bicicleta, en muy mal estado por lo demás, la cual tuvo que inflar y arreglar antes de “empezar a darle pedal”. La llegada de la bicicleta cambió las cosas, le permitió conocer las calles, fue a la montaña, al cerro San Cristóbal, “me encantaba pedalear, conocer y ver Santiago desde distintos puntos, sobre todo en los atardeceres”. Anduvo con esa bicicleta un año y medio, y a pesar de su estado, llegaron juntos a Valparaíso en el marco de la peregrinación a Lo Vásquez.

La segunda historia es de Leo, tiene 38 años, y es originario de la ciudad de Pereira, aunque vivía en Bogotá al momento de su migración a Chile. Se vino a raíz de la suma de tres factores; se comprometió en matrimonio, sufrió un accidente laboral y le robaron la bicicleta. Ante esta situación decidió viajar a ver a su madre por un tiempo, quien se encontraba residiendo en Santiago hacía ya algunos años. Llegó en agosto de 2012 a instalarse en la casa

de su madre en la comuna de Cerrillos, y rápidamente encontró trabajo de bodeguero en una empresa de licores. Sus trayectos cotidianos durante la semana discurrían entre su casa y su trabajo, ambos ubicados en el mismo barrio. Tenía que caminar cuatro o cinco cuadras, equivalentes a unos dos kilómetros y rodear una gran empresa para poder llegar a él, lo que le tomaba aproximadamente veinte minutos. Por otro lado, los fines de semana le daban ganas de salir de Cerrillos y conocer la ciudad. El problema radicaba entonces en que dónde él vivía, sólo había conectividad a través de la micro, y al ser fin de semana, esta podía demorarse hasta una hora en pasar, en esa espera perdía mucho tiempo y se le quitaban las ganas de pasear. Como antes en Bogotá, usaba su bicicleta a diario para transportarse al trabajo, y los domingos salía a pasear a la ciclovía, ya estaba acostumbrado a ella. Por lo mismo, no tenía ganas de caminar tanto para llegar al trabajo, ni de esperar para poder salir del barrio, así que, a los dos meses de haber llegado, se compró una bicicleta. A partir de ese momento, el tiempo de su ruta al trabajo disminuyó significativamente, y las ganas de conocer Santiago, lo llevaron a aventurarse en bicicleta por la ciudad.

La tercera entrevistada es Killa, actualmente de 34 años, vivió hasta los 18 años con su padre en Lima, para luego viajar por distintos países de América Latina, pasando por Bolivia, Brasil, Uruguay y Argentina hasta finalmente llegar a Chile, donde reside hace aproximadamente 10 años. Cuando llegó a Santiago no tenía una bicicleta, y en general usaba la micro para transportarse, sin embargo, no siempre tenía dinero para el pasaje y en esa época eso significaba conflicto. Sumado a aquello, la sensación de sedentarismo junto al aumento de consumo de marraquetas, la llevaron a querer moverse. Años atrás, viviendo en Montevideo, el deseo de estudiar en la universidad y los altos costos del transporte público la habían llevado a usar la bicicleta por primera vez. Con una bici prestada que se encontraba a muy mal traer, recorría largas distancias a diario. A los pocos meses de estar aquí, uno de sus amigos le prestó una bicicleta y comenzó a andar en ella para todos lados. Santiago se le hacía una ciudad muy pequeña en comparación con otras ciudades donde había vivido, “casi un pueblo a recorrer”, la situación se mantuvo hasta que la bicicleta fue robada. Por suerte, otro amigo le regaló otra y pudo seguir pedaleando. Para ella, en esa época, “no era cosa de querer una bici y comprarla si no que el truco estaba en encontrar la forma de usarla”.

El cuarto participante, Marlon, tiene 47 años, es de Caracas, y emigró de allí en enero de 2018. Con la idea de llegar a Chile, pero sin tener redes aquí, empezó a planear su viaje de a poco. Luego de una breve estadía en Colombia, el año 2016, donde fue a probar cómo sería

vivir ahí, se devolvió a Caracas donde trabajó de bici mensajero durante dos años mientras ahorra para migrar. Cuando ya tenía suficiente dinero, partió a Bogotá. Allí trabajó en distintas cosas, partió haciendo un reemplazo en una panadería, pero se quedó sin trabajo rápidamente. En ese momento, se dio cuenta que en la ciudad se movían algunos trabajos de aplicación en la bicicleta, así que se compró un celular que las pudiera soportar y comenzó a trabajar con UberEats. Con esa aplicación “se empezó a levantar”, y luego logró aplicar en Rappi, con esa aplicación le fue mejor aún “porque se movía muy bien allá”. Al año y medio, logró reunir el dinero que necesitaba, además pocos meses después de que se fuera a Colombia, su cuñado y su hermana habían migrado a Chile, así que se sentía con mejores posibilidades de venir. Finalmente, en mayo de 2019 se vino a Chile en avión y se trajo su bicicleta, “el Tanke”, consigo. Confiando en su intuición de que aquí también podría trabajar de bici mensajero, al segundo día de haber llegado se dirigió a las oficinas de Rappi, y con el Pasaporte en mano consiguió trabajo.

La quinta entrevistada se llama Iris, tiene 49 años, es de Bogotá y llegó a Santiago por primera vez en octubre de 2019. Viajó a Chile a reencontrarse con su pareja, que se había venido un tiempo antes, y mediante la firma de un Acuerdo de Unión Civil, entró como dependiente al país. Al día siguiente se fueron a Viña del Mar a celebrar y el estallido social las obligó a devolverse a Santiago, donde estuvo un mes antes de regresar a Colombia a organizar su venida a nuestro país. A fines de enero de 2020, renunció a su trabajo y se vino definitivamente. Al poco tiempo, comenzó la pandemia, para ella fue durísimo, estaba lejos de su familia, tuvo que encerrarse y su pareja al ser médico, estaba en contacto directo con la enfermedad. Cuando la situación fue pasando, pudo comenzar a salir nuevamente. Siempre había soñado con una bicicleta, pero en Colombia no se sentía segura. Sin embargo, aquí había divisado algunas ciclorrutas en la ciudad y precisamente frente a su edificio pasa una. Un día, en un rato libre en el que se encontraba mirando Facebook, llegó al perfil del taller de bicicletas FoCo Migrante y a su oferta de una bicicleta reutilizada más un curso de ciclismo urbano. A pesar de sus dudas, se inscribió, pasó por el curso y se convirtió en propietaria de su primera bicicleta.

El último participante es Alex, persona transmasculina no binaria, de 31 años, nacido y criado en la ciudad de Bogotá. Se vino a Chile en el marco de un voluntariado con América Solidaria en marzo de 2020, y al día de llegar empezó la pandemia. El primer mes y medio lo pasó confinado con otros voluntarios, y cuando se acabó ese periodo, se vio en la necesidad

de encontrar un lugar dónde vivir. Le arrendó una pieza a dos estudiantes universitarias, quienes por la pandemia habían tenido que volver a sus hogares principales. Encerrado, sólo y con la experiencia cotidiana de pedalear muchos kilómetros a diario para llegar a la universidad en Bogotá, la bicicleta le hizo falta. En mayo encontró una oferta en Facebook Marketplace, le pidió a un amigo que había conocido en el confinamiento que lo acompañara, y sin pensarlo dos veces compró a “Dorita”. Contar con una bicicleta en la pandemia fue muy bueno, salir a pedalear y conocer la ciudad se convirtió en una manera de resistir a la situación. Su método para comenzar a construir el mapa de Santiago en su mente consistía en recorrer calles y perderse, adicionalmente, dado lo escurridizo de su vehículo, podía escapar sin los permisos que había que sacar.

Finalizadas las presentaciones, se vuelve relevante considerar que todos los participantes en algún momento de su niñez habían tenido acceso a bicicletas y habían aprendido a montarlas. A la vez, para cada uno, se dio un momento de abandono o distanciamiento de la práctica, que eliminó su presencia de manera definitiva de sus vidas por distintos periodos de tiempo. La importancia de estos detalles radica en que, si bien a algunos les falta práctica, la experiencia corporal existe en la memoria motora, y las habilidades necesarias para desplazarse dentro de una ciudad sólo se desarrollan en la repetición del acto de circular en dos ruedas por ella.

8.1.2 Continuar, retomar, iniciar.

Frente a la idea de quiebre en la trayectoria vital a la que suele estar asociada la migración, propongo tres situaciones desde las cuales interpretar el rol que juega la presencia de la práctica de andar en bicicleta en la vida de los sujetos en la ciudad de Santiago.

La decisión tomada por Marlon ejemplifica la primera posibilidad,

“...para mayo de 2019, ya tenía el dinero y vi que tenía la posibilidad de venir para acá. Gracias a Dios me logré venir en avión con mi bicicleta, la que pagó el pasaje (...) Y aquí al segundo día, este yo ya más o menos, no había hablado con nadie aquí, para ver en qué iba a trabajar, pero yo suponía que podía trabajar bien con aplicaciones aquí. Y así fue, al segundo día me fui directo a la oficina de Rappi aquí, y con mi pasaporte, en aquel momento aceptaban inscribirse con pasaporte y bueno, de una vez al segundo día ya tenía trabajo.”

En este caso, destaco la continuidad de la práctica, y planteo que la elección de migrar con su bicicleta actuó como elemento de estabilidad en su vida. Primero, porque si bien todo a su alrededor cambió y Santiago era una ciudad desconocida, su experiencia corporal cotidiana no se vio drásticamente interrumpida. Sólo estuvo un par de días sin pedalear y repitió una dinámica, una rutina conocida al ponerse a trabajar en la misma actividad para la misma empresa. Por otro lado, la bicicleta le permite acceder a un trabajo en cuanto llegó, lo que a su vez le permitió iniciar los trámites administrativos para regularizar sus documentos y arrendar un departamento, disminuyendo lo drástico del quiebre.

Las experiencias vividas por Leo, Alex y Killa se sitúan en la segunda categoría

L: “Cuando yo llegué acá, a los dos, tres meses compré mi bicicleta (risas), compré mi bici, porque yo ya venía con el chip de la bicicleta, porque yo en Bogotá utilizaba mi bicicleta para ir a la pega y volver, y los domingos salía a la ciclovía recreativa”

A: “Yo llegué en marzo, abril, mayo, en mayo compré a Dorita, (...) fue bacán tener la bici, fue lo primero que compré porque, claro, yo en todo ese tiempo en Colombia anduve en bici”

K: “En Uruguay, Montevideo hacía largos kilómetros. En ese tiempo quise estudiar en la Universidad allá, entonces me movía a la Universidad que era lejos, ese fue mi primer acercamiento en bicicleta (...) Después aquí en Chile, vine acá y no tenía bicicleta, y un amigo me prestó su bicicleta y comencé a andar en bicicleta pa todos lados”

Los tres participantes usaban la bicicleta como medio de transporte en sus lugares de residencia previos, y la habían incorporado a su vida cotidiana, por lo que pasaron pocos meses antes de que de una forma u otra retomaran la práctica. Sin embargo, en este retomar, se expanden y modifican los sentidos iniciales detrás de ella. En contraste a sus experiencias anteriores Alex y Killa quienes habían acudido a la bicicleta por primera vez ante la falta de transporte público en las periferias y los altos costos de este. Se encuentran con que la bicicleta para ellos en Santiago responde más a una elección que a una necesidad, y la eligen.

Además, se modifica la forma en la que se desarrolla la práctica y las razones detrás de su uso. Para Alex hay un cambio radical al pasar de transitar por autopistas y las vías exclusivas del Transmilenio dada la ausencia de infraestructura y miedo al robo, a calles y ciclovías, respetando al pie de la letra la normativa del tránsito, y de utilizarla para acceder a

la educación superior, a resistir la pandemia, conocer la ciudad y trasladarse al trabajo. Killa pasa de largos viajes a la universidad, a recorrer la ciudad, adquirir un oficio y situarse desde lo comunitario. Por último, Leo transita de un breve trayecto al trabajo y salidas recreativas el fin de semana, a largos y complejos trayectos al trabajo, posicionarse como ciclo activista y utilizar la bicicleta como fuente laboral.

Por último, las vivencias de Iris y Benny corresponden a la tercera situación.

I: “Es mi primera experiencia en bici acá y en general, porque no, en Colombia no la he tenido (...) A mí sí me hubiera gustado, pero no me arriesgué, Bogotá es una ciudad muy peligrosa para la bicicleta”.

B: “Nunca en Cuba ocupé la bicicleta como la ocupo aquí. Porque bueno en Cuba también era más niño, entonces andaba en el barrio con la bici, me entiendes y no lo veía como un medio de transporte, pero acá en Chile sí. Acá en Chile yo la ocupo desde que me regalaron una bici”.

En este caso, para ambos, la práctica de andar en bicicleta por la ciudad, y de usarla como medio de transporte se inicia en Santiago, siendo la ciudad misma, con sus dimensiones e infraestructura, lo que incentiva que se aventuren en su uso.

8.1.3 El proceso de incorporación.

Respecto del proceso de incorporación de la bicicleta a la movilidad cotidiana, identifiqué tres momentos clave, desde los que se pueden interpretar en que punto de sus trayectorias de movilidad los participantes llegan a Chile, y cómo una vez aquí, las distintas decisiones tomadas, que consideran sus necesidades, experiencias, habilidades, emociones y deseos, moldean la forma en que utilizan la bicicleta, lo que a su vez incide en su conocimiento y uso de la ciudad.

8.1.3.1 No sabe, nunca lo ha hecho.

A partir de los casos de Iris y Benny, se advierte un primer momento relacionado con nunca haber andado en bicicleta por la ciudad, y no saber de qué se trata. Ante esta situación cada uno desarrolló una manera distinta de enfrentarse a ella.

I: “Aquí cuando empecé a usar la bici pues me pareció para mí lo último, porque pensé que no iba a ser capaz, que de pronto me daba miedo, que me fuera a caer o que me atropellaran o algo, pero ya he ido soltando más porque trato mucho de usar la ciclorruta, y pues cuando no hay pues voy por la vereda”.

La aproximación de Iris es más cautelosa, aprovechando la presencia de infraestructura cerca de su hogar, hace uso de las ciclovías y comienza a desplazarse por ellas, conectándolas con veredas donde no hay.

B: “Siempre anduve por la calle, sí. Hasta que ya fueron conformándose las ciclovías con el tiempo. Hay ciclovías aquí de antes, antiguas, muy antiguas, que uno también las ocupaba, pero no tanto. Yo andaba más bien por la calle”.

En cambio, Benny, quien comienza a andar en bicicleta en una época en la que no había tanta infraestructura, se ve obligado a lanzarse a la calle, situación de riesgo que se intensifica aún más si se considera que por su falta de experiencia y tener otra cultura de movilidad, no usaba implementos de seguridad.

8.1.3.2 Lo desconocido y métodos para ubicarse.

Un segundo momento que se da independiente de la experiencia previa que pudieran tener, por el hecho de enfrentarse a una ciudad nueva, corresponde a una fase de recorrer y explorar. En este sentido, describo las distintas aproximaciones elegidas por los participantes para llegar a lugares desconocidos, situarse en el espacio y conocer la ciudad.

Un primer acercamiento para enfrentar la novedad del lugar era prepararse previamente, lo cual tomaba forma de buscar las rutas o el destino en un mapa antes de salir.

K: “Entonces yo me hacía el mapa, iba al internet, pagaba mis quinientos pesos, me hacía el mapa y me iba hasta allá po, siguiendo las calles sin conocer”.

L: “Yo lo que hacía era mirar en el computador la ruta y me trazaba como un mapa mental o a veces en una hojita escribía las calles principales como en el orden”.

Un elemento relevante a considerar en este caso, que permite comprender el porqué de la aproximación, es que tanto Killa como Leo, dado el momento en el que llegan, se enfrentan a Santiago en una época en la cual no se había masificado el uso de dispositivos móviles inteligentes.

En la misma línea de uso de la tecnología, pero durante el desplazamiento, se acude al celular para ubicarse.

M: “La aplicación en aquel momento no te mostraba el mapa, pero te daba acceso al Google Maps y entonces te mostraba la ruta. Yo, bueno conociendo es complicado, porque tienes que estar pendiente por donde cruzar, hacia cuál calle, cuantas calles y no conoces nada de eso, entonces tienes que estar viendo el teléfono”.

A: “Como que me hice completamente dependiente del celular para llegar a alguna parte (...) y eso arriba de la bici igual es peludo cuando no conoces. Entonces, es por eso que era difícil al inicio”.

A pesar de la efectividad de esta estrategia, el uso del celular mientras se pedalea complejiza la práctica, e intentar seguir las instrucciones en movimiento sin conocer el entorno, la vuelve más peligrosa aún.

Otra manera de enfrentar lo desconocido no mediada por dispositivos electrónicos, tomaba la forma de recorrer y perderse.

L: Bueno, no conozco Santiago, estoy acá, bueno, tengo la bici, hay que conocer de alguna manera, y me aventuré a salir por Santiago solo, sin conocer, sin mapa, sin Google Maps, sin teléfono, perdiéndome para conocer y así conocí caleta, caleta la ciudad.”

A: “Empecé a hacer exactamente el mismo, como mapeo de empezar a andar por Santiago y perderme y no mostrar miedo sobre todo eso, hacer canchero así ante todo canchero. Como sí, yo conozco hueón, soy vecino, vivo allí, cualquier hueá yo vivo allí. Como ese trabajo también de recorrer las calles y empezar como a darme un poco la idea de Santiago”.

Ante el extravío, una solución era preguntar a otros, mientras que otra posibilidad consistía en continuar hasta encontrar puntos de referencia conocidos. Esto se facilitaba por la exposición al entorno dado por la bicicleta que permite la observación e identificación de lugares, bienes y servicios que podían serles de utilidad para la satisfacción de sus necesidades y las de sus seres queridos.

B: “Uno como que pasa por al lado a una tienda, una tienda deportiva, que está en cierto sector, y después de trabajar en la tarde uno llegó a la casa, llegó un amigo a preguntarme, oye papi, ¿sabes qué? ando buscando unas medias, una tienda Decathlon, ¿me entiendes? Y yo, papi sí, yo pasé por el lado y está justo en esta calle, ¿me entiende? Y eso a uno le sirve porque también uno conoce y son como quizás las zonas de rutas de uno, y uno como conoce ya queda con esa actitud, esos son los lugares”.

I: “Yo para la tecnología soy un poquito, un pocaso... Primero pues casi no me gusta y segundo pues hay cosas que no entiendo mucho. Entonces lo que yo hago es observar. (...) En la bici, yo voy y voy observando, mira, acá hay esto, y tal cosa. Entonces, por ejemplo, Estefanía me dice, ah, mire, necesito comprar... Ah, yo ya sé dónde hay. Porque yo cuando fui, yo lo ví”.

8.1.3.3 Incorporación a la vida cotidiana

El tercer y último momento refiere a la incorporación de la bicicleta en la vida cotidiana, que, en este caso, se configura predominantemente de dos maneras, como medio de transporte y como fuente de trabajo. La forma que toma este proceso no es lineal, en tanto las posibilidades son múltiples y no secuenciales, y se modifica a través del tiempo al responder a elementos estructurales, así como individuales. Para algunos de los participantes esta incorporación ocurre antes de llegar a Chile, pero incluso considerando ese factor, una vez aquí se enfrentan a situaciones que los llevan a modificar la función que cumplía la bicicleta en esos otros lugares.

En una primera instancia, la bicicleta se integra al cotidiano como medio de transporte. La necesidad, combinada con las ganas de andar en ella, llevan a los participantes a utilizarla en todas las oportunidades que se les presentan.

Iris aprovecha cualquier excusa para salir a dar una vuelta en ella, siendo sus razones iniciales la emoción de la novedad, la falta de práctica, y el ahorro de tiempo.

“Entonces si tenía que ir hasta la farmacia, entonces voy a ir en bici. Si tengo que ir... voy a ir en bici.”

Para Benny, la bicicleta se vuelve una extensión de su cuerpo que le posibilita llevar a cabo diariamente las múltiples actividades que realiza y que se encuentran repartidas en distintos puntos de la capital. Por lo mismo, el robo de esta, le genera grandes complicaciones en su rutina, y lo sufre como si hubiera perdido una parte de sí mismo.

“Para mí es como un principio, son mis otras dos ruedas, ¿me entiendes? mis otros dos pies. Yo aquí en bicicleta salgo para todos lados, voy a dos cuadras para allá y voy en la bicicleta para mí es fundamental” (...) Después del Apruebo, cuando me quitaron la bicicleta, yo al otro día amanecía así no fula, fula porque me encontraba sin mis dos patas de extensión”.

En el caso de Killa, si bien vive una experiencia de incorporación previa a su llegada, una vez aquí, toma decisiones que consideran su uso diario como un elemento necesario para su bienestar.

“Me ha pasado que he tenido que escoger donde vivir, y siempre he dicho, no quiero vivir al lado de la universidad. Bueno tiene su ventaja porque la universidad está al lado, pero no voy a andar en bicicleta nunca. (...) No puedo no andar, no puedo, tengo que ir un poco más lejos para poder llegar a clases sudada, aunque es un poco sopeada, porque me demoro mis cuarenta minutos y llegar un poco bien”.

La otra posibilidad de incorporación se relaciona al trabajo. El tránsito de un uso al otro se da principalmente por la adquisición de conocimientos y habilidades a partir de la práctica cotidiana, los cuales se vuelven fundamentales para desempeñar la ocupación de bici mensajero. Esta nueva función de la bicicleta se suma a su utilización como medio de transporte, ocupando entonces múltiples áreas de la vida de las personas.

L: Porque es como mi... no es que... no es que mi vida... a ver, es que es como la vida girando en torno a la bici prácticamente para mí. Porque todo lo hago en bici para mí, no... no hay otra manera (...) siempre estoy, o trabajando en bici o el fin de semana en actividades de algo relacionado con las bicis, en una carrera de bici, en una alleycat.

Sin embargo, también sucede que la intensidad de la carga laboral y las exigencias físicas asociadas a esta, coartan otras formas de uso, quizás menos cotidianas, pero no menos significativas, como la dimensión recreativa o aquella relacionada con el activismo. Las cuales además se constituyen como fuentes de sociabilidad frente a una práctica que se lleva a cabo por lo general en solitario.

M: “He estado con otros ciclistas a través del trabajo, pero organizaciones así activistas, obviamente uno como migrante se dedica más a trabajar. O sea de repente uno quiere formar parte, pero, oye puedo aprovechar mejor esta noche trabajando pues, haciendo tanta plata, y entonces cambia uno por otra cosa. Pero sí me ha hecho mucha falta, de repente, ese intercambio cultural con otros ciclistas”.

A partir del análisis de trayectorias, pude dar cuenta de un proceso de aprendizaje atravesado por distintos países y ciudades, que en momentos de la vida separados en el tiempo y en el espacio. Las personas migrantes hacen uso de todos los recursos que traen y se enfrentan a la necesidad de adquirir otros nuevos que se adecuen mejor a la realidad que viven en Santiago.

8.2 Barreras, facilitadores y oportunidades

Para comprender la forma que toma la práctica de andar en bicicleta una vez que las personas migrantes llegan a Santiago, y la manera en que les permite o no acceder a la ciudad, profundizo en las barreras y facilitadores a la movilidad cotidiana. Este análisis permite identificar las diversas tácticas y estrategias que los sujetos han tenido que desarrollar para superar las barreras de accesibilidad a la hora de moverse por la ciudad en bicicleta, planteando diez dimensiones a considerar: físico-espacial; corporal-emocional; económica; tecnológica; institucional; organizacional; temporal; rítmica; saber viajar; y los otros. Posterior a eso, hago referencia a las diversas oportunidades que los participantes consideran que la bicicleta les ha ofrecido, lo cual permite profundizar en las razones detrás del sostenimiento de la práctica y en el sentido que le otorgan a la misma.

8.2.1 Barreras

8.2.1.1 Otros

La dimensión otros, apunta a las formas en que otras personas, objetos o seres facilitan o entorpecen los viajes. Las situaciones más repetidas dentro de esta dimensión pueden agruparse dentro de la idea de convivencia vial. En ella se incluye el tráfico, referido no sólo a la cantidad de vehículos, si no a la manera en la que se maneja, la velocidad de tránsito; la disposición a compartir las vías; la consideración por el otro y el respeto de las normas. Estos elementos se encuentran intrínsecamente asociado al riesgo al que los ciclistas se exponen a diario, al volverse parte de ese tráfico, y a los conflictos cotidianos entre ciclistas, automovilistas, choferes de buses, peatones y otros ciclos.

L: “Entonces qué pasa, JJ es muy peligroso para bajar, porque ahí bajan y suben micros y es un sólo carril por sentido. Las micros te cierran, te pasan súper cerca.”

B: “En esta calle yo optaría siempre cada vez que salgo, salo por la acera, no salgo por la calle. Pues aquí solamente hay un sector de autos, todos lo demás son de buses, entonces los autos por ahí pasan rajados por el pedacito que les toca.”

K: “La gente tiene auto, y más que el celular está de moda. Todo el mundo mira el celular cuando maneja es terrible, terrible, terrible.”

I: “Algunas veces cuando he ido a la ciclorruta, la gente no es prudente y se le mete uno así”

Por otro lado, el robo se encuentra presente en las historias de tres participantes, ya sea porque lo han sufrido con respecto a sus bicicletas, lo que coarta su movilidad y les obliga a adaptarse hasta poder adquirir otra, o porque modifican sus conductas y rutas para evitarlo.

B: “En esa época, vivía en San Ramón y yendo pa allá, por el metro Santa Julia, por allá, me arrebataron la bicicleta.”

K:” A mí una vez me atacaron para arrancarme la bicicleta a las 14:00 h de la tarde en el parque, cerca del Parque de Los Reyes.”

A: “Me imagino en un mundo soñado, que esta verdad funcione como un Waze pero de bicicletas (...) Y que te vaya diciendo como, hay un choro a tus diez, eee (risas).”

Otro elemento significativo, refiere a las críticas o falta de apoyo de personas cercanas, quienes no aprueban la práctica por considerarla muy peligrosa o inapropiada. Esta situación lleva a la inhibición de la práctica o a la generación de roces y tensión en las relaciones interpersonales con esos sujetos, situación que se da exclusivamente cuando quien pedalea tiene un cuerpo feminizado.

K: “Pero nunca mi padre, como viví con mi padre toda mi vida, nunca me dejó andar en bicicleta por lo mismo, por lo peligroso que era”.

I: “Entonces cuando ya estuve aquí, como no tenía a nadie, solamente a Estefanía para decirle que quería eso, ahí sí me arriesgué. Cuando ya le conté a mi familia, le conté a mis hermanos que había hecho este curso, les mandé fotos y todo eso. Claro y ellos, ¿y eso no es muy peligroso?, yo dije pues todo es peligroso en la vida, todo”.

A: “Igual se me criticaba por andar en bici (...) llegaba tarde a mi casa y siempre me decían weón, pero como andas con esa bicicleta, te van a robar, te van a matar, te van a asesinar y te vas a sacar la chucha y bla bla bla, pero nadie decía te propongo esta solución”.

Por último, los participantes se han visto enfrentados a distintos tipos de violencias, experimentando racismo en la calle y en el transporte público, machismo a la hora insertarse en un rubro masculinizado como es la mecánica, y transfobia en la búsqueda de colectivos o espacios que se organicen en torno a la bicicleta.

B: “Si uno tiene que correr para cualquier lugar, de repente el Uber se te atrasa o de repente ni te pesca. Cuando te ve la tez tuya, como tú te ves, estás loco, este tipo es otro, no sé.”

K: “A mí me han detenido en la calle para pedirme documentos porque obviamente que me ven y dicen, esta persona es migrante, cachai”.

K: “Creo que yo fui una de las primeras mujeres que comenzó a hacer mecánica los domingos, en las ciclореcreovías, en Maipú (...) y había hombres que venían a ver lo que yo estaba haciendo a ver si lo hacía mal cachai.

8.2.1.2 Corporal – emocional

Al considerar lo corporal-emocional, que refiere a las maneras en que las personas enfrentan con y desde sus cuerpos circunstancias específicas mientras se desplazan, las experiencias son mucho más diversas en tanto se viven de manera individual. El elemento más transversal tiene que ver con el miedo, la sensación de peligro constante y la conciencia de lo cerca que están de la muerte a diario, situación que se intensifica en las personas que transitan por la calle. A eso se suma la sensación de ser maltratados por ser ciclista, por parte de los automóviles al usar la calle, por parte de los peatones al usar la vereda.

K: “También me da miedos, como miedo de que me choquen o me roben, cachai. Pero es muy común, sobre todo que te choquen, pero weón si te chocan, ojalá te maten, no queris quedar mal po, cachai.”

L: “Entonces es súper peligroso, muchas veces yo creí que iba a morir ahí [JJ. Pérez].”

En el caso de quienes trabajan de bici mensajeros, existe un agotamiento por la extensión de la jornada, que puede ser en términos de horas y/o por la cantidad de kilómetros recorridos. Esto vuelve necesario tiempo de descanso y recuperación, lo que desincentiva el uso de la bicicleta para actividades recreativas.

M: “De hecho ahorita, bueno hace un tiempo estoy pensando, o sea, quiero dejar de trabajar en bicicleta, pues no quiero llegar tan agotado. Porque eso sí, llegas a la casa, llegas tan agotado, andando todo el tiempo hambriento.”

L: “Necesitas una recuperación de verdad de estar descansadito el fin de semana, porque el lunes otra vez vuelves y empieza la rutina, y todos los días la carga está moviendo mínimo 50 kilos con las piernas (...) Uno no ve todo lo que está moviendo con su cuerpo y todo lo que explota su cuerpo (...) Entonces las horas de sueño y la alimentación son muy muy importantes.”

Por otro lado, se enfrentan a la necesidad de usar el baño y tienen muy pocas posibilidades de acceder a él. Primero por ser la calle su lugar de trabajo, y segundo, porque en general los establecimientos de comida no aceptan que los repartidores usen sus servicios, sino que los restringen exclusivamente a sus clientes.

M: “Aunque hay veces que es difícil, porque hay veces que necesito orinar (risas), y de repente, okey, te toca visitar muchos restaurantes, pero no en todos te prestan el baño.”

Por último, un elemento interesante es que la sensación de incomodidad en el transporte público: por lo cerrado del metro para Alex; por la gran cantidad de gente en el metro y los nervios ante las conductas de evasión en la micro para Iris; por las experiencias de racismo en la micro que viven Benny y Killa; y porque se pasa las estaciones y se pierde en el metro para Leo, los llevan inclinarse aún más por la bicicleta.

8.2.1.3 Físico - espaciales

Los aspectos físico-espaciales incluyen las características físicas de los espacios, la localización de servicios, infraestructuras y equipamientos, y la forma en que el espacio y sus características geográficas permiten la orientación. En este caso, los participantes destacan la ausencia o deficiencia de infraestructura ciclista, es decir, que no haya ciclovías o que las que existan estén en mal estado, y el gran tamaño de la ciudad, lo cual los lleva a tener que recorrer largas distancias.

B: “En esas subidas no hay ciclovías, por ejemplo, entonces uno tiene que andar con alta precaución por ahí”.

A: La falta de estructura física, de infraestructura como bacán, para poder andar el bici tranquilo me genera como rabia (...) también como ¡ay por la ciclovía! y es como hermano, ¿tú has visto cómo está esa ciclovía?

L: La bodega la mudaron a Quinta Normal. Yo iba de Cerrillos a Quinta Normal todos los días, hacía 20 kilómetros diarios (...) Luego de ahí, la bodega se movió a Pudahuel. Entonces yo ya vivía en Quinta Normal y tenía que ir de Quinta Normal a Pudahuel. (..) En un tiempo tenía que ir a Vitacura, a la sede de Vitacura en la empresa. Entonces ya empecé a recorrer otra zona. Entonces ya no hacía 20, sino hacía 30 o 40 kilómetros diarios”.

8.2.1.4 Tecnológica

La dimensión tecnológica, da cuenta de la posibilidad y capacidad de usar la tecnología, así como la disponibilidad de ésta para ampliar los viajes, facilitarlos o sustituir la necesidad de realizarlos. En este caso, la primera barrera a la que se enfrentan los participantes es no tener una bicicleta, la falta del objeto impide su uso, y lleva a los participantes a caminar y usar el transporte público.

K: “Aquí en Chile comencé a, vine acá y no tenía bicicleta.”

L: “Me hace falta la bici, no quiero caminar tanto”.

B: “Acá, en Chile me moví como los dos primeros años en transporte público hasta que ya conocí la bicicleta.”

Por otro lado, para la mayoría, el uso del celular durante el desplazamiento se configura como un elemento de distracción que vuelve más peligroso el pedaleo y aumenta la accidentabilidad.

L: “Es que me caí en la carga por ir grabando”.

M: “Logré conseguir algo para sujetarlo en la bicicleta e igual, estar pendiente, bueno, no solamente de la vía, sino de teléfono es complicado.”

8.2.1.5 Saber viajar

El saber viajar remite a todas las habilidades y conocimientos que poseen las personas para desplazarse en formas específicas. En este caso, las principales barreras son el desconocimiento de la ciudad que implica lugares, dinámicas y normas por aprender; el desconocimiento en torno al funcionamiento del transporte público, lo cual dificulta su uso; la falta de experiencia andando en bicicleta y la falta de conciencia sobre la importancia de los implementos de seguridad al transitar.

I: “Como casi no conocía bien ese sector me tocó irme en auto, porque no sabía cómo llegar ni en metro ni en autobús.”

B: “Pero claro, pa mí fue muy diferente en cuanto a las monedas también, mi peso, en Cuba no se ven esas monedas tan grandes. Entonces uno como que se asustaba también. Cuando fue este pasaje 700 pesos, yo, cantidad. Y era una boletica que uno tenía que comprar, y eso para mí era nuevo, también andar con tarjeta para pagar el bus, también súper nuevo para mí, porque en Cuba no se usa eso (risas).”

K: “Y aquí me prestó un amigo, una que era una blanca, así con carrito y yo andaba ahí, todo bien, sin casco, sin luces. No sabía mucho andar entonces, como que de a poquito he ido aprendiendo.”

8.2.1.6 Económica y temporal

Por último, tanto los elementos económicos identificados, asociados al alto costo del transporte público y a la pérdida de empleo en la pandemia, como los temporales, que apuntan al tiempo perdido esperando el transporte público y la demora en los traslados cotidianos, se configuran como barreras que incitan a los participantes a buscar en la bicicleta una solución.

B: “Ya se volvió para mí algo necesario. Yo necesitaba tener una bicicleta para poder moverme mejor porque no me daba como tanto transporte, o sea, no me daba como los 1.400 pesos que había que tener en esa época para poder pagar el transporte, para moverse”.

K: “Era muy caro pagar la micro, entonces tenía que decidir entre comer o pagar la micro.”

I: “Nosotras tenemos una mascota, una perrita, y yo siempre, siempre la llevamos a Lira con Carmen (...) Allá la llevamos cada mes, entonces ya es un transporte menos, ya me rinde más el tiempo porque a veces yo iba en autobús, la dejaba allá y me regresaba a pie y siempre me gastaba casi una hora.”

L: “Donde vivía en Cerrillos, solamente estás limitado a la micro. Y la micro se puede demorar veinte minutos, media hora en pasar”.

8.2.2 Facilitadores

8.2.2.1 Otros

En una primera instancia, personas cercanas a los participantes los incentivan a andar en bicicleta, planteándoles los múltiples beneficios asociados a ella, apoyándoles en sus deseos de acceder a una y actuando como referentes de las posibilidades de su uso.

B: “La pareja con la que estaba en esa época también me lo decía mucho me lo decía mucho que va a ser mejor, más económico, uno se va a sentir mejor corporalmente también, más libre a la hora de uno poder andar por la calle, llegar un poco más a tiempo que andando en auto.”

K: “Hay que tener amigas que también te incentiven a todo, oh te presto mi bicicleta, oh hay una bicicleta tirada úsala.”

I: “Y para mí también fue una motivación, la amiga que le digo, ella monta en bici y ella hace su trabajo, ella fue pues delivery (...) Ella es venezolana y ella me decía, no para mí la bici es mi segundo amor. Dijo, yo apenas llegué aquí a Chile y pude comprar una bici, yo me la compré. Y ella la disfruta mucho, ella va al trabajo en su bici.”

A la vez, de distintas maneras, son elementos clave frente a la adquisición de sus primeras bicicletas en Santiago, al facilitarles el objeto, apoyarles económicamente o compartirles información para elegir mejor que comprar.

K: “Y un amigo me prestó su bicicleta y comencé a andar en bicicleta pa todos laos.”

L: “Compré la bici con ayuda de mi mamá.”

B: “Y un día fuimos a su casa, porque ella había llegado de viaje y vi la bicicleta esa tirada, y le pregunté cómo que onda la bicicleta, que se yo, y dijo que no le hacía nada que había que repararla. Yo le dije que si la arreglaba podía andar en ella, me dijo no, si dale.”

A: “Le escribí al Darío que era uno de los chiquillos de Colombia del colectivo de bicis y él es mecánico, le dije Dari que tengo que tener en cuenta para comprar una bici (...) Mira que esté bien centrada la rueda, revisa el marco, que no esté fisurado y el resto filo, como que ahí lo puedes ir cambiando de a poquito me dijo, y sobre todo muéstrate bien canchero en ese momento, para que no te roben.”

I:” Y un día no sé por qué llegué a lo de FoCo Migrante (...) Entonces yo le mostré a Estefanía y le dije, mire, hay esta opción de tener una bicicleta.”

Ya como usuarios de la bicicleta, otros ciclistas les ayudan a sostener la práctica. Les presentan talleres mecánicos donde pueden llevar a reparar sus bicicletas, les sugieren rutas más amigables para llegar a sus lugares de destino y les enseñan sobre la importancia de usar implementos de seguridad.

B: “Si se me rompe, yo voy a donde el casero mío, aquí en Manuel, que me la repara en un tiempo (...) desde el primer momento siempre lo fui a ver a él. Y aparte que se lleva con un gran amigo mío, entonces gracias a ese amigo mío que me llevó a ese taller, empezamos a generar ahí como cierta amistad.”

I: “Entonces con la chica que le digo que hicimos el curso pues salimos de ahí y ella me acompañó hasta la Plaza Italia (...) Cuando llegamos ahí, ella me dijo yo

la acompaño hasta aquí, porque ella vivía ahí cerca de Plaza Italia y me dijo tiene que irse...ella me dijo no se vaya por ahí [Vicuña Mackenna] (...) Vaya por este lado y creo que encuentra el Parque Bustamante. Entonces me dijo que me vaya por ahí”.

B: “Uno también hace más conciencia a la hora de que está con compañeros, conversa, a donde fue, el pique que se mandó. ¡Oye, fui a lo barnechea! ¡Fui y volví! Papi, ¿y no usas casco? Eso... No, papi, no uso casco. Ya, eso hace que uno genere más conciencia personal.”

Por otro lado, las personas que conocen a partir de la bicicleta los llevan a involucrarse en otras posibilidades asociadas a ella, como son el activismo, la mecánica, el trabajo de mensajería y los ciclo viajes.

L: “Indepeleta, que es una agrupación que conocí cuando recién llegué y a la que empecé como a ir, a asistir a sus cicletadas y de la que después me hice ya miembro voluntario (...) siempre con el trabajo a la comunidad y siempre queriendo que se suba más gente a la bici, que es como nuestra convicción, es nuestro activismo. que cada vez más personas se suban a la bici.”

K: “Tuve conocidos y amigos acá en Santiago, que también arreglaban bicicletas, hombres. Y siempre era como oye, qué estás haciendo, oye y te puedo ayudar, oye y enséñame (...) Y eso, conocer gente también en base a la mecánica también me ha abierto puertas porque como te comenté yo aprendí de mecánica de la necesidad.”

M: “Logramos salir alguna vez con los muchachos de aquí de FoCo, hacia la casa de uno de los Danis en la playa. Me llegué a sumar, bueno, ya he ido como tres veces para allá con los chicos.”

8.2.2.2 Corporal - emocional

En cuanto a la dimensión corporal-emocional, a todos los participantes les gusta andar en bicicleta, es una actividad que disfrutan, que les genera alegría, que les hace sentir libres y más tranquilos en relación con llegar a sus destinos y ser puntuales.

B: “Igual me encantaba andar en la bicicleta, ir a comprar pan en la bicicleta, ir a la esquina así, me encantaba. Me encantaba, me encantaba y lo que no me gustaba era como demorarme en ir a hacer las cosas (...) Con la bicicleta uno se siente tranquilo sabiendo que va a dar seguro al lugar, va a andar a tiempo.”

K: “Una de las razones por las que utilizo bicicleta y siempre lo digo, lo voy a hacer hasta que pueda. Es que me transmite energía, que me da alegría, sobre todo en bajada (risas).”

L: “Porque es eso, la bicicleta es libertad, es libertad, es tantas cosas, pero lo que más representa es la libertad, para mí la libertad. Que en bici uno puede llegar hasta donde su cuerpo le dé básicamente, no hay un límite.

A: “Probablemente en algún momento te vas a sacar la chucha y si no te la has sacado te la vas a sacar eventualmente o algo te va a pasar, pero eso equiparado con el placer que da sentirse libre y empoderado en la bicicleta yo creo que no, es impagable.”

Además, reconocen los beneficios para la salud que les brinda, y al ser el cuerpo el que mueve el objeto, perciben un uso de su energía vital que los lleva a sentirse vivos y a descubrir su potencial.

M: “Una de las razones por las que me compré mi primera bicicleta, el Yunque, fue que quería estar un poquito más en condiciones. (...) Yo no estaba nada en condiciones, los pantalones no me cerraban, me costaba bajarme y amarrarme los zapatos. Y empecé, yo decía, de repente la bicicleta me pueda ayudar en algo, me ayudó mucho”.

A: “Esa conciencia o ese beneficio quizá implícito que trae la bici, en sí cualquier actividad deportiva, pero la bici especialmente por la independencia y esto del empoderamiento que hemos hablado que da en andar en bici (...) Pasar de esa dependencia completa de movilizarte a tener tu vehículo propio, que no te gasta más que una mantención consciente cada mes y tu energía vital, es como sentirse vivo al fin”.

L: “Más que la bici mi cuerpo es mi herramienta de trabajo, para mover la bici y todo requiero de mi cuerpo y de toda mi energía.”

Sumado a eso, andar en bicicleta se configura como una instancia en la que pueden procesar experiencias y gestionar emociones. Junto con ello, les permite sentir menos miedo de circular en la noche, al eliminar los tiempos de espera asociados a otros medios de transporte que se configuran como los momentos de mayor exposición, y permitirles alejarse de personas que podrían percibir como una amenaza.

L: “Entonces siempre me ha acompañado en los peores momentos. He llorado arriba de la bicicleta, infinidades de veces. Me ha contenido, me ha servido para sacarme iras, para tantas cosas. La bicicleta es la psicóloga para todo. Si estás contento, pedalea y si estás triste también, pedalea con más ganas. Entonces para todo sirve en este contexto emocional súper fuerte”

K: “Antes a las 4:00 de la mañana, andaba en bicicleta y no pasaba nada, no tenía ningún miedo. Bueno, hasta ahora, a veces ando de madrugada”

Otro elemento relevante, es que sobre la bicicleta experimentan menos discriminación, esto debido a la distancia que se genera con las otras personas, lo que disminuye la posibilidad de esas interacciones.

B: “Si también, uno se siente observado nomás, eso es lo que yo siento. Pero no hay mucho más, no hay mucho más, es un palabreo, ¿me entiendes? Y eso para mí es, por lo menos, más tranquilo, ¿sabes? Si uno estuviese en la calle a pata, uno se daría mucho más cuenta de eso. Uno andando en bicicleta, como que... Va más en la suya, ¿no? Sí, y si quizás te pasa un auto por el aire y dice cualquier cosa, como... Ni escuché, papi, ¿me entiendes?”

También ocurre un proceso de empoderamiento, de valoración positiva de sí mismos al darse cuenta de la fuerza que poseen sus cuerpos al permitirles llegar a donde necesitan y de la inteligencia que han desarrollado para enfrentar los desafíos de la ruta. Esto los lleva a desarrollar una mayor confianza en sus propias capacidades.

K: Decir ya, por dónde voy, que calles tomo, esto, esto, hago eso, eso y como resolverlo, y eso igual me gusta, porque genera un valor en mí que me emociona, digo oh que bacán, soy bacán.

A: “No había límites, podía ir a la hora que quisiera donde quisiera y eso me empoderó bastante como persona, de mi cuerpo también, mi cuerpo cambió caleta cuando empecé a montar bici, le hizo bien, a mi vida.”

I: “He podido hacer cosas que no... que pensé que no las iba a poder hacer. Sí. Sobre todo, sentirse un un poco libre, ¿no? Voy al parque o me monto en mi bici. Si me canso pues puedo acercarme a un parque, me siento, descanso, tomo agua y sigo.”

Por último, la bicicleta les permite llegar a lugares impensados o a los que no irían con otros medios de transporte y a partir de ellos, generan vínculos afectivos con el espacio, elemento necesario para su apropiación.

A: “Le tomo cariño a los lugares, a ciertos lugares que a pie me parecen fomes (...) me da como emoción poder apropiarme de espacios en los que probablemente a pie o en transporte público me haría mucha paja ir.”

B: “De hecho subí un día la Gran Vía esa, que esa fue la que me sacó a mí el jugo. Subir Gran Vía es un reto alto (...) esa es para mí la subida que en realidad te hace bicicletero.”

8.2.2.3 Tecnológico

Respecto a lo tecnológico, es mediante las redes sociales, en particular Facebook y su plataforma Marketplace, que algunos de los participantes adquieren sus bicicletas. Por otro lado, a través de Instagram aprenden de otros ciclistas, conocen espacios y colectivos que se organizan en torno a la bicicleta, y encuentran ofertas de trabajo como bici mensajeros.

B: “Me compré esta [bicicleta] por Marketplace.”

A: “La compré de segunda a una persona (...) me cité con esta chiquilla y fue raro así, como, porque yo nunca había comprado una...como eso de ya comprarse un celular o lo que sea por Marketplace de Facebook.”

I: “Cuando estaba así en mis tiempos libres, yo miraba mucho el Face. Y miraba, y miraba. Y un día no sé por qué llegué a lo de FoCo Migrante.”

L: Empecé a descubrir que eran bicimensajeros (...) por la gente, en la calle, en redes. Porque empecé a seguir como gente que es mensajero.”

B: “Por el Internet vi una promoción que había por el Instagram que andaban buscando trabajadores para despacho. Yo tengo una bicicleta no muy buena, pero ya con eso es lo que hay.”

Una vez adquirido, la bicicleta se constituye como la principal herramienta tecnológica en sus movilidades cotidianas. En ese sentido, los distintos usos que les dan los llevan a incorporar accesorios como luces, soportes para montar el celular al manillar o una botella de agua al marco, parrillas, o una canasta para el traslado de mascotas.

B: “Así que así me he movido y la bicicleta para mí fue lo mejor que me ha pasado, por lo menos para moverme en ese sentido en el ámbito de la capital chilena. Sí, pa mi ha sido bacán la bici.”

M: “Al principio, este, como siempre tenía el teléfono aquí en en el pecho, me fijaba más o menos por donde iba a cruzar, hasta que logré conseguir algo para sujetarlo en la bicicleta.”

I: “A veces cuando he ido a hacer visitas, me coge la tarde y si yo no tengo luces y si no me ven, pues es mi culpa porque yo no llevo ninguna señal de que yo voy ahí, entonces eso me ha ayudado mucho y pues sí, lo que se pueda se compra para una mayor seguridad.”

M: “Tenía dos parrillas y yo las llenaba.”

I: “Nosotros tenemos una mascota, una perrita (...) Entonces yo siempre decía si yo pudiera venir a llevarla y traerla en bici, pues rico. Entonces yo le dije a Estefanía. Entonces ella me pues me compró como una canastica y ahí la llevo a ella.”

Adicionalmente, los aparatos electrónicos principalmente el celular, les permiten acceder al mapa de la ciudad para identificar rutas que los lleven a sus destinos y dónde se ubican los lugares que podrían satisfacer sus necesidades. Como también acceder a aplicaciones desde las cuales trabajan o en las que registran y comparten con otros ciclistas sus múltiples desplazamientos.

M: “Yo ya conocía más o menos la aplicación [Rappi] y entonces en aquel momento no te mostraba el mapa, pero te daba acceso al Google Maps y entonces te mostraba la ruta.

S: “Yo tengo la ruta en Strava.”

Por último, para quienes trabajan con ella, el cambio hacia bicicletas de carga les facilita la labor, al permitirles aumentar la cantidad de paquetes que pueden trasladar, aprovechar mejor su tiempo y maximizar sus ganancias.

G: “Hasta que por fin llegó mi cargo y ya empecé a trabajar mi cargo. Ha sido todo ahí, ya no me he bajado de la carga. Ya llevo tres años mensajeando.”

M: “A pesar de que yo tenía dos parrillas y yo las llenaba, no podía cargar, por supuesto, lo mismo que con una carga. Con la carga podía cargar hasta tres veces más que lo que cargaba esta y ya era bastante. Y podía durar, llegaba hasta la medianoche repartiendo paquetes.”

8.2.2.4 Saber viajar

Con el tiempo y la práctica, los participantes adquieren conocimientos y habilidades en torno a la bicicleta que les permite movilizarse por la ciudad más fácilmente. Al saber viajar le subyace un proceso de aprendizaje, que, si bien incluye elementos locales particulares a Santiago, también se compone de conocimientos prácticos asociados al uso de la bicicleta que desarrollaron en otros lugares y trajeron consigo.

En el caso de Benny, él llega con el conocimiento de qué hacer frente a no tener dinero para pagar la micro, lo que le permite enfrentarse a esa situación en sus primeros años en Santiago.

“Si no tienes las monedas, tienes que decirle, conversarle al chofer y decirle (...) buenas tardes con su educación, ¿me entiendes? Buenas tardes, chófer, ¿sabe qué me pasa en esta situación? ¿Cree que puede pasar? Y si no, no uno también entiende eso. A mí [en Cuba] pocas veces me dijeron que no podía pasar.”

A pesar de ese conocimiento, el hecho de ser afrodescendiente se configura en Santiago como un obstáculo imprevisto, que vuelve esas interacciones, cotidianas para él en su país de origen, en experiencias cargadas de violencia que lo llevan a abandonar esa posibilidad y el uso del transporte público.

“Igual el llegarle a conversar con el chofer, por ejemplo, no era lo mismo, porque quizás, no sé, los choferes tenían un más día y te contestaban otras cosas, igual con la punta de mira, con la forma en la que miran a uno también. Al principio para mí era desagradable igual, para mí fue chocante, (...) entonces ya cambiar ese switch también para mí fue súper importante y más tranquilo también, más independiente sabe.”

Ya como ciclista, frente a la necesidad de trabajo, el haber aprendido a moverse en bicicleta por la ciudad facilitó su tránsito hacia la experiencia laboral como bici mensajero.

“Para mí siempre fue un medio de transporte. Para conocer un montón de Santiago me ha servido un montón la bici. Yo conozco todo Santiago en bicicleta (...) Nunca pensé trabajar en bicicleta tampoco. Ni hacer como despacho en bicicleta. ¿Entiendes? Todo eso ocurrió ya por producto, la necesidad de que uno tiene un hijo, de que uno vive en una casa y tiene que pagar arriendo. ¿Entiendes? Y producto también vino una pandemia.”

Leo conoce Santiago en bicicleta y se identifica como ciclista urbano, en ese sentido, a la hora de decidir trabajar como bici mensajero, se siente con las habilidades necesarias para desempeñarse en él y sabe qué implementos le serán necesarios para trabajar.

“Yo llegué y ya la bicicleta, entonces ya como me aprendí a mover, ya conocí Santiago así por las mías el fin de semana. (...) Yo soy un ciclista urbano, en la ciudad me muevo super bien, bacán, mucha habilidad en la ciudad, entonces me interesó ese trabajo. Vino la pandemia, ya los mensajeros empezaron a ser importantes, en ese momento, y me despidieron y yo, ya aquí, esta es la oportunidad. Me compré mi mochila, compré... empecé a usar fijaciones, zapatillas, toda ropa de bici así ya; calzas y ropa térmica, chaqueta térmica toda la weá. Acondicionado para sobrevivir el invierno en la calle, el verano todo, cualquier situación, impermeable, pa la lluvia todo acondicionado.”

Además, ya tiene nociones de dónde están los lugares y se ubica mirando el entorno, usando los edificios, los cerros y la cordillera como puntos de referencia.

“Me ponía de referencia el cerro San Cristóbal para poder llegar al centro, porque tiene la misma dinámica que Bogotá con el cerro de Monserrate para referenciarse en la ciudad, como dónde estás, ubicarte.”

Marlon llega con las habilidades de bici mensajero incorporadas, pero se enfrenta al desconocimiento del lugar. Sin embargo, ahora que conoce la ciudad, la recorre sin problemas. Por otro lado, ante lo inhóspito de su lugar de trabajo, ha diseñado una estrategia de alimentación particular, que le permite aguantar más tiempo sin necesitar usar el baño y sabe cómo modificar sus rutas para acceder a servicios higiénicos públicos durante su extensa jornada laboral.

“Ahorita corro ya, ya es por costumbre, y porque ya más o menos te conoces la ciudad (...) Hay veces que es difícil, porque hay veces que necesito orinar (risas), y de repente, okey, te toca visitar muchos restaurantes, pero no en todos te prestan el baño, y ya no estamos en pandemia donde, de repente, okey no hay nadie en esta calle (risas) Entonces a veces se hace complicado. Bueno, trato de alargar un poco la ruta y veo de repente si puedo pasar por un centro comercial, un mall y puedo aprovechar o algo así.”

A raíz de sus años de viajes, Killa desarrolla una inteligencia práctica para enfrentarse a lo desconocido y resolver problemas asociados a la vida en movimiento. Al incorporar la bicicleta en su movilidad cotidiana, ante la falta de dinero y la necesidad constante de arreglarla, aprende mecánica y adquiere un oficio.

“Uno a veces como migrante a sobrevivir, pobre, hablo, eh, sale de viaje, no porque quiera, sino que hay cosas que lo motivan a irse (...) Entonces, no es que tú escogiste irte de viaje porque quisiste, te fuiste de viaje porque no tenías otra alternativa o morirías, o ibas de viaje, cachai. Entonces, esa fue mi opción y a partir de ahí tuve que generar una inteligencia para resolver problemas. Esta inteligencia era viajar, sobre problemas de viaje, de comida, de economía, etc. (...) este espontáneo poder resolver cosas, como decir, ah ya dame la dirección y yo llego, cachai y sabiendo que es una ciudad nueva, que no cachai nada, no conocis nada.”

“Como ese ímpetu de hacerlo y esa facilidad de sí lo puedo hacer (...) Yo no sabía arreglar bicicletas y tuve que aprender a arreglar bicicletas porque para mí, era más caro, o sea, yo tenía que decidir entre comer y parchar mi bicicleta cachai.”

Iris, al tener menos experiencia en el pedaleo, descubrió y estableció rutas amigables de poco tránsito que la llevaron a cuestionar las opciones que le proponía el mapa, A la vez,

en tanto usuaria de las ciclovías las integró a su mapa mental como puntos de referencia para ubicarse.

“Yo casi en este que lo guía a uno, yo casi no creo (...) Porque a veces le da a uno rutas que uno dice, pero por qué me manda por ahí, si puedo irme por este lado.”

“Cuando yo veo otra vez, dije, estoy otra vez perdida, pues me tengo que regresar ya más despacio, mirar cuál es la calle por dónde yo tengo que bajar, por dónde es que tengo que ir (...) Y ahí sí ya cuando vi Santa Isabel yo dije ah sí, yo ya estoy cerca, estoy cerca y ya.”

Por último, Alex, ante el temor que sentía por sacar el teléfono en ciertos lugares, recurrió a una estrategia de mapeo para ubicarse en la ciudad que había desarrollado como ciclista en Bogotá y estableció rutas que le permitieron evitar obstáculos importantes en su trayecto al trabajo.

“Esto que te contaba de las estrategias que empecé a ocupar y todo eso en Bogotá como para ubicarme, también como que empecé a hacer lo mismo acá (...) Como que yo todo lo pienso como en cuadritos, así como en plano cartesiano, ya si esto está acá, si me voy para arriba y giro a la izquierda, voy a hacer un cuadrado, y a veces no funciona tan bien, porque las calles están como en diagonal o qué sé yo (...) Pero ya más o menos lo tengo mapeado.”

“Empezaba como a serpentear por los recovecos, cachai y como a cachar cuáles eran las ciclorrutas por dentro que podía haber, ahí como que empecé un poco a distinguir y a sentir nuevos miedos ante nuevos desafíos, como que para ir allá por ejemplo tenía que pasar por ese paso bajo nivel por el que pasa el tren.”

8.2.2.5 Físico – espacial

En relación con los elementos físico-espaciales, los participantes agradecen que la ciudad sea relativamente plana y destacan el aumento de ciclovías en la ciudad como un cambio positivo.

M: “Esta ciudad también es bastante plana, me parece a mí. O sea, en comparación con Caracas es muy plana.”

B: “Ahora que hay más ciclovía por la ciudad, uno que también anda más tranquilo también por esa zona porque es la parte que le toca a uno. No es lo mismo andar por el borde de esta calle que andar por una ciclovía.”

En términos particulares, la presencia de una ciclovía cerca de su domicilio es determinante en la incorporación de Iris a la práctica de la bicicleta.

“Veía que había ciclorrhutas, de hecho, ahí al frente del conjunto donde nosotros vivimos, ahí está la ciclorrhuta (...) La de Eleuterio Ramírez, que más arriba se convierte en Marín, y esa va de lado a lado. Entonces yo siempre decía, ojalá yo pudiera tener una bici, y aquí sí me arriesgaría a montar”.

Por otro lado, las experiencias previas emergen como relevantes a la hora de dimensionar la ciudad, en tanto a Killa que vivió en otras metrópolis se le hizo pequeña y por lo tanto abarcable en dos ruedas, mientras que a Benny quien venía de la Habana se le hizo muy grande, y por lo mismo la bicicleta le pareció el medio de transporte ideal.

K: “Santiago es una ciudad para mí muy pequeña. A diferencia de Sao Paulo, a diferencia de Buenos Aires, hasta Montevideo, donde yo vivía, porque en Montevideo también vivía en una toma, era muy grande.”

B: “Es gigante, es gigante [Santiago] porque con la misma bicicleta que me regalaron en aquel entonces yo pude haber hecho ese recorrido para la Habana vieja, pero bah, con los ojos cerrados, ¿me entiendes?”

8.2.2.6 Económico

En cuanto a los facilitadores económicos, estos toman características distintas dependiendo del uso de la bicicleta. Como medio de transporte, permite un desplazamiento casi sin costos asociados, por lo que posibilita que los participantes ahorren y usen ese dinero para satisfacer otras necesidades, entre las que se destaca la alimentación.

B: “Es distinto, uno se echa el dinero encima a uno. No sé, esos mismos 700 pesos, 800 pesos, que tú gastas ahí te lo compras en un pan con jamón y queso y ahí te lo comes. Ya, papi, te echaste tu comida de transporte arriba, y vamos, esa es tu energía.”

En relación con el trabajo, la inversión en bicicletas de carga tanto para Marlon, como para Leo les permite mejorar su situación económica. En el caso de Marlon quien ya se encontraba trabajando, le permitió aumentar la cantidad de pedidos que podía llevar, lo que se tradujo en mayores ingresos. En tanto que, para Leo, la adquisición de la carga le permitió acceder al trabajo con el que se sostiene actualmente.

M: “Cayó la pandemia, se puso más fuerte ellos [UberEats], Rappi se bajó, entonces me interesaba más trabajar con ellos porque estaba boleteando y estaba ganando mucho más, que ahí fue cuando me compré la carga y, bueno esto hay que ponerlo a crecer, me compré la carga y empecé a trabajar más fuertemente con ellos (...) Con la carga podía cargar hasta tres veces más que lo que cargaba esta y ya era bastante. Y podía durar, llegaba hasta la medianoche repartiendo paquetes.”

L: “Pues me ha beneficiado en obtener este trabajo, por ejemplo, si no tengo la carga, no voy a poder trabajar acá de la manera en que lo hago (...) Porque ya es una pega así como estable. Ya sabes que tienes más o menos unas lucas al mes. No es siempre lo mismo, pero más o menos ya sabes que tienes una base de plata, es bacán.”

8.2.2.7 Temporal y organizacional

En referencia a los elementos temporales, la bicicleta acorta los tiempos de traslado, elimina las esperas y permite a sus usuarios ahorrar tiempo. Estos elementos a su vez permiten un uso del tiempo más eficiente lo que facilita la organización de múltiples actividades y aprovechar mejor el día.

B: “Pa mi es lo mejor andar en bici. Pa mi la bici es lo mejor. Si quieres andar acá en Santiago, una ciudad super concurrida, es mejor andar en bici, va a llegar mucho más rápido.”

I: “Ehh, el tiempo, ahorrar tiempo. Porque a veces, por ejemplo, cuando voy a hacer una vuelta rápido, que vaya a la farmacia, que vaya al supermercado, uno va en la bici super rápido y se ahorra mucho tiempo.”

L: “Lo que hacía en quince o veinte minutos ya después lo hacía en cinco o en menos tiempo, super rápido.”

B: “Llego en la bicicleta a mis despachos, después voy en bicicleta a la sala de ensayo hago mi clase, después me vuelvo en bicicleta a la casa, me entiende.”

8.2.2.8 Institucional

El último facilitador que emerge de los relatos se sitúa en el contexto específico de la pandemia. En contraposición a las restricciones de movilidad establecidas para la mayoría de las personas, para aquellos que trabajaban con sus bicicletas, se dio todo lo contrario. Al convertirse en trabajadores esenciales, tenían la posibilidad de sacar salvoconductos y contando con ese documento, quedaban libres para transitar por la ciudad.

B: “Y para eso bueno en la pandemia fue cuando yo empecé a trabajar en estos despachos. Uno sacaba su salvoconducto y se ponía a pedalear por Santiago (...) uno andaba solito, andaba tranquilo, relajado y se mandaba los mansos piques, había poco tráfico.”

M: “Me acuerdo que en algún momento te exigían que tuvieras como un documento con la mercancía. A mi simplemente que me veían con la maleta y ah,

este tiene su permiso (...) Nunca, nunca me detuvieron, siempre lo asumían y tenía mis cosas al día.”

Con el objetivo de hilar fino en el análisis, presento las distintas dimensiones que pueden tomar las barreras y facilitadores por separado. Sin embargo, se puede observar como gran parte de las situaciones se superponen y podrían situarse dentro de más de una categoría. Esto porque en la práctica se viven de manera simultánea, densificando los obstáculos a enfrentar y volviendo más complejas y desafiantes las experiencias de movilidad.

Para profundizar en algunos elementos, planteo algunas reflexiones que emergen de la identificación y descripción de las barreras, En primera instancia, el haber vivido en otros lugares dota a los participantes de un punto de comparación a partir del cual evalúan las situaciones a las que se enfrentan en Santiago. Es así como el espacio físico material de la ciudad es interpretado y vivido de maneras únicas. Además, lo que se constituye como barreras se va modificando a través del tiempo, se transforma el espacio, se transforman las dinámicas que en el ocurren, se transforman las personas, sus saberes y necesidades. En este sentido, es interesante como la bicicleta se adapta a todos esos cambios permaneciendo en la vida de las personas.

Relacionado al saber viajar, queda en evidencia como cada participante posee conocimientos particulares asociados a sus trayectorias. Además, es una de las barreras que tiene el mayor potencial de volverse un facilitador en tanto le subyace un proceso de aprendizaje. Por último, el uso de la bicicleta se sostiene a partir del disfrute y agrado que los participantes sienten al andar en ella por la ciudad, mientras que, a la vez, todos experimentan cierto grado de temor y conciencia del riesgo al que se exponen a diario en el tráfico urbano por llevar a cabo la práctica, si bien eso puede interpretarse como una contradicción, es lo que resulta de no tener la infraestructura adecuada para andar en bicicleta de manera segura.

8.2.3 Oportunidades

La práctica de andar en bicicleta ofrece a las personas migrantes una serie de oportunidades que van más allá de facilitarles el acceso a la ciudad y la satisfacción de sus necesidades. Por un lado, les ofrece la posibilidad de conocer personas y lugares, mientras que por otro les abre un campo de posibilidades laborales asociado a ella.

8.2.3.1 Conocer personas

Considerando la hostilidad con la que pueden ser recibidas las personas migrantes por ocupar el lugar de “los otros”, la bicicleta ofrece un elemento común que permite generar vínculos que se sostienen a partir de una práctica o interés compartido. Sí bien esto sucede con distintas intensidades dependiendo del rol que juega la bicicleta en la vida de cada participante, para todos actúa como puente para relacionarse con otras personas desde un lugar de mayor cercanía.

A: “Me ha dado la oportunidad de conectar con la gente desde otro lugar, como desde otra forma. Como en el sentido de compartir un poco ese mismo, como sentir de lo bueno y lo malo que es andar en bici. Como que me ha abierto puertas a mundos desconocidos, o a conectar con gente con la que probablemente, sin el contexto bici quizá no (...) hubiese habido un interés quizá como por conocer el universo de esa persona.”

L: “Con la bicicleta o sea no hay fronteras, (...) nosotros en Independencia tuvimos el campamento donde vinieron todos los cicloviajeros, entonces conocimos gente de todos los cicloviajeros algunos que venían de Europa, gente de México, de Brasil, de Perú, de Colombia mismo.”

K: “Me abrió muchos espacios y muchas temáticas y pude conocer mucha gente y hacer cosas que a mí en verdad me apasionan, como es el poder difundir conocimientos y transmitir cosas como iniciativas de lucha y cosas así.”

8.2.3.2 Conocer lugares

Otra oportunidad que la bicicleta les ofrece es la de conocer lugares a los que quizás no llegarían de otras formas o que no les parecerían interesantes. Un ejemplo de esto es el cerro San Cristóbal, la mayoría de los participantes comentó que lo había visitado, que subirlo les parecía desafiante y bajarlo un placer. Sin embargo, no les parece igual de atractivo subirlo caminando. En ese sentido, hay lugares que se vuelven significativos en tanto se recorren en bicicleta, pero dejan de serlo al andar a pie, o ni siquiera son considerados como lugares a los que se podría ir al usar otros medios de transporte. Lo mismo ocurre con la ciclovía de los domingos, de no ser por la bicicleta, calles como Lira – Sierra Bella o Andrés Bello, sólo serían eso, calles y no oportunidades de paseo, de descubrir la ciudad y de conocer zonas alejadas de las rutinas cotidianas de los participantes.

A: “Acceder a oportunidades para conocer lugares que probablemente no hubiera conocido si no hubiese andado en bici como que, no sé, cuando trabajé en esa población también fue bacán porque me recorrí la población entera y

como que tuve otra perspectiva también de ese lugar que no hubiera tenido a pie.”

8.2.3.3 Laborales

El ámbito laboral es la tercera dimensión de oportunidad que se repite entre los participantes. En este sentido, ante la necesidad de trabajo, la bicicleta les ofrece una manera de generar ingresos. En el caso de Marlon, Leo y Benny es a través de la bici mensajería, y en el caso de Killa de la mecánica. Estos trabajos pueden configurarse como la principal fuente de ingresos, y abarcar la jornada completa, como también pueden ser complementarios a otros trabajos y permitirles obtener un ingreso extra. Si bien en ambos casos, la herramienta de trabajo principal es el cuerpo, la bicicleta se configura como la tecnología con la que el cuerpo interactúa para poder llevar a cabo las labores, ya sea al andar en ella, o en los procesos de mantención. Por último, más allá de la necesidad, estos usos laborales de la bicicleta derivan de su previa incorporación como medio de transporte, y de lo mucho que disfrutan andar en ella.

B: “La bici me ha ayudado un montón en lo económico, ¿me entiendes? Y ha sido como lo que también yo he querido. Si puedo ocupar la bicicleta no solo para términos recreativos, si la puedo ocupar para algo que me genere también como algún tipo de ingreso, obviamente siempre lo voy a hacer porque también me gusta andar en bicicleta.”

8.3 Relaciones con la ciudad

Para abordar el tercer objetivo comparto relatos etnográficos que permiten explorar los distintos tipos de relaciones que los participantes establecen con la ciudad de Santiago. Las etnografías móviles me permitieron acceder a las experiencias actuales, en tanto que los relatos me permitieron observar la transformación de dichas relaciones a través del tiempo.

En el caso de Leo, a quien acompañe en su jornada laboral, comenzamos el recorrido a las 12:15 y entregamos el último paquete a las 17:40. El día fue ligeramente distinto a lo usual, pues debido a la baja demanda de pedidos, la empresa no convocó a todos los mensajeros y le tocó cubrir Quinta Normal, que habitualmente es zona de otro compañero.

Diariamente sale de su casa ubicada en la comuna de Independencia a eso de las 12 del día. Montado en su bicicleta de carga, se toma la calle, cruza de la zona norte al centro, y en aproximadamente 45 minutos llega a la bodega de la empresa ubicada en San Miguel. Al

recorrer ese tramo todos los días, ha integrado cuales son los obstáculos y ritmos asociados al camino, evitándolos y aprovechándolos de manera automática. En el intervalo de las 13:00 a las 14:00 horas carga de manera estratégica los paquetes, dejando más accesibles los primeros a entregar. Llegar temprano es clave porque le permite negociar con sus compañeros si uno de los paquetes que le toca es muy grande o se escapa de su sector habitual. Luego de cargar, los mensajeros se juntan en una plaza cercana a la bodega, almuerzan y fuman marihuana antes de comenzar la jornada. Una de las consideraciones que tiene la empresa con los bici mensajeros, es que al saber dónde viven, las zonas de entrega que les asignan tienden a situarse entre la bodega y sus domicilios. Por otro lado, desarrollaron una aplicación en la cual quedan ingresados en orden todos los paquetes por entregar, con el objetivo de optimizar sus rutas. Inician con el que se encuentra más cerca de la bodega, para terminar con los que se encuentran más cerca de sus casas. Dado que Leo conoce muy bien el sector, sólo utiliza el celular para saber hacia dónde se encuentra la siguiente entrega y recordar su dirección, pero en vez de seguir un punto en el mapa, se ubica mirando los edificios y al acercarse precisa a partir de la numeración, en que vereda y a qué altura de la cuadra se encuentran. Ese día nos tocó repartir 19 paquetes, una cantidad menor a la usual y recorrimos las comunas de San Miguel, Santiago y Quinta Normal. La única supervisión asociada al trabajo consiste en subir a la aplicación una foto del paquete frente a la dirección del edificio, y cambiar el estatus de pendiente a entregado. Si esto ocurre, antes de las 20:00, hora de término de la jornada, lo que sucede entremedio queda a criterio de cada repartidor. La jornada termina, independiente de la hora, al entregar todos los paquetes.

En el caso de Marlon, el recorrido que compartimos se extendió de las 11:00 hasta las 18:00, alcanzando siete horas de duración. Sin embargo, cuando nos despedimos, su jornada laboral aún no había terminado, y se disponía a pedalear por lo menos un par de horas más.

Usualmente sale de su departamento ubicado en la comuna de Estación Central, entre las 10:30 y las 11:00 para llegar a eso de las 11:30 a la zona elegida y activar su cuenta en Rappi para iniciar su jornada laboral. El trabajo opera de la siguiente manera, la aplicación divide la ciudad en zonas, y el día en bloques horarios, de dos horas cada uno. Mediante una cuenta en la aplicación, el trabajador reserva una zona a elección, que en este caso resultó abarcar Las Condes y Vitacura, y luego reserva la cantidad de bloques horarios que desee, con la condición de un tiempo de desconexión mínimo de 12 horas continuas dentro de un periodo de 24 horas. La prioridad de reserva de cupos está dada por la puntuación que se tenga en la aplicación, la cual está asociada a una evaluación constante en la que se considera, la aceptación irrestricta de los pedidos, la velocidad de entrega, no cancelarlos al enfrentarse a dificultades, entre otros elementos. Marlon cumple con todas las exigencias por lo que se encuentra en la categoría prioritaria, para la jornada seleccionó tres bloques seguidos, de 12:00 a 18:00 y luego uno de 20:00 a 22:00, todos en la misma zona. En general al escoger dónde trabajar, se focaliza “donde me parece que es más rentable. Obviamente Vitacura, Las Condes, Providencia, Ñuñoa, sí, eso es como que las más fuertes”. Durante el

tiempo que compartimos, nos tocó ir a retirar y entregar diez paquetes, y cuando nos despedimos, Marlon se dirigía a buscar el onceavo de la jornada. A pesar de que son zonas acotadas, la circulación dentro de ellas es intensa, recorrimos las mismas calles una y otra vez, haciendo uso de veredas, ciclovías y calles indistinto del sentido del tránsito, con el objetivo de demorarnos el menor tiempo posible. Además, en un intento por que le cayeran más pedidos, dado que sus ingresos están sujetos a eso, entre que entrega y le llega un pedido nuevo. Marlon no suele detenerse, sino que se mantiene en movimiento, aumentando más aún la cantidad de kilómetros recorridos.

En el caso de Benny, el trayecto que compartimos duró un poco más de cinco horas, de 10:15 a 15:30, y se situó en su primer día de vuelta a su trabajo de medio tiempo como bici mensajero luego de tres meses de pausa por haber estado haciendo un reemplazo en un hospital.

Su sistema de trabajo funciona de la siguiente manera, sale entre 10:00 y 10:30 de la mañana de su departamento ubicado en la comuna de Santiago, en bicicleta y se dirige al departamento del dueño de la empresa, ubicado en Miguel Claro, donde deja su bicicleta para cambiarla por una bicicleta de carga eléctrica. Una vez allí, su jefe le indica cuales son los retiros y entregas del día mediante mensajes de WhatsApp con la información y le sugiere de manera verbal el orden en el que podría hacerlos. El día del acompañamiento nos tocó recoger cuatro paquetes que se encontraban en distintos puntos y luego ir a dejarlos a seis lugares. En este caso, no hay zonas o límites de distancia para quienes reparten por lo que nuestro recorrido atravesó varias comunas incluyendo Providencia, Las Condes, Vitacura, Santiago, y San Miguel. La carga tiene un accesorio donde poner el celular, a través de él, tiene la posibilidad de comunicarse con su jefe vía WhatsApp, pero no hay una vigilancia asociada al quehacer, y mientras los paquetes sean entregados antes de las 15:00, Benny es libre de organizarse como quiera. Antes de partir, introduce la primera dirección en Google Maps y luego de cada parada busca la siguiente. Mientras pedalea, aprovecha de contestar sus mensajes y coordinar las distintas actividades en las que participa. La flexibilidad y falta de supervisión nos permitieron desviarnos un momento del camino para aprovechar de pasar a ver el nuevo departamento de su cuñado, y fumar con él para amenizar el resto de la jornada. Luego de esa pausa, continuamos en dirección al centro, todavía nos quedaba la mitad. Al entregar el último paquete en San Miguel, se nos había hecho un poco tarde, por lo que ya con la carga vacía, emprendimos rumbo nuevamente al departamento de su jefe, está vez a otro ritmo y con otra disposición, con el único objetivo de llegar rápido para poder volver pronto a su casa a almorzar y continuar con sus quehaceres de la tarde. Si bien en esta segunda parte del día no trabaja con la bicicleta, no por eso deja de usarla, “voy en bicicleta a la sala de ensayo hago mi clase después me vuelvo en bicicleta a la casa”.

Para Leo, Marlon y Benny, la ciudad se configura actualmente como su lugar de trabajo. Los tres se desempeñan como bici mensajeros, lo que podría llevar a pensar que sus

experiencias de movilidad urbana son similares. Sin embargo, a partir de las etnografías, fue posible observar como la manera en que usan y conocen la ciudad toma formas particulares para cada uno, asociadas principalmente a los distintos lineamientos que las empresas para las que trabajan establecen para el desarrollo de la labor. Sus experiencias son distintas no sólo porque recorren distintas zonas de la ciudad, sino también por la cantidad de riesgos que toman, la cantidad de infraestructura existente en los lugares por los que les toca moverse, las distancias que atraviesan, los pesos que cargan, los horarios en los que se movilizan, el rol que juega la tecnología en sus trayectos, los obstáculos a los que se enfrentan, y las estrategias que han desarrollado para hacerles frente.

Sin embargo, las maneras de relacionarse con la ciudad son dinámicas y se transforman en el tiempo. Leo comenzó usando su bicicleta como medio de transporte, y ante los cambios de sede de la empresa en la que trabajaba le tocó pedalear distancias cada vez más largas, conociendo así distintos sectores de la ciudad. Por otra parte, en su dimensión como activista participante de Indepeleta, estableció un fuerte vínculo afectivo con la comuna y con otras organizaciones similares. Ya como bici mensajero, antes de llegar a la empresa donde se desempeña actualmente, transitó por distintas modalidades. Trabajó para otras empresas, de manera independiente con sus propios clientes y como freelance para otras mensajerías.

Por otro lado, si bien para Marlon no ha habido otros usos, más que el laboral, descubrir que sectores le resultaban más convenientes, y cuáles le convenía rehuir dado que no cumplían con sus criterios de rentabilidad o eran muy peligrosos, fue un largo proceso de ensayo y error, que lo llevó a hacerse una idea particular de la ciudad a partir de las características de los territorios.

Por último, antes de dedicarse a la mensajería, Benny se ganaba la vida exclusivamente como bailarín, y utilizaba su bicicleta como medio de transporte para ir y volver de las clases de danza que impartía y de los ensayos con las distintas compañías a las que pertenece. Por lo mismo, una parte de los lugares que conoce están asociados a salas de ensayo, a locales nocturnos y al circuito de la danza en Santiago.

En el caso de Killa, compartimos su trayecto de ida y vuelta a la universidad. El viaje de ida transcurrió de 7:50 a 8:30, mientras que el retorno fue de 11:40 a 12:35.

Salimos de su casa ubicada en la comuna de Recoleta, en la ladera del cerro San Cristóbal. Bajamos una aguzada pendiente para llegar hasta Av. Perú, calle que cuenta con una ciclovía en el bandejón central, lo que nos permitió un primer tramo de pedaleo más protegido. Al acabarse la ciclovía, comienza el caos, y nuestros sentidos se ven forzados a la máxima atención. Killa usa sus manos para señalar sus movimientos, y nos deslizamos entre los vehículos, las motos y los hoyos de la calle. Llegando a Bellavista por Pio Nono, disminuye notoriamente la velocidad, mientras pedalea se da vuelta y me explica que como conoce los tiempos de los semáforos, para que el siguiente le toque en verde y no se tenga que detener; en ese tramo no acelera, y se va tranquila. Al llegar al parque Forestal, me cuenta que de ahí en adelante la ruta es la misma que hacía cuando vivía en Cerro Navia, por lo que se sabe cada detalle del camino y me advierte que el segmento de Bustamante que nos toca a continuación será más difícil que lo previamente recorrido. Hay mucho tránsito, vehículos de distintos tamaños y gran impaciencia por parte de los conductores. Zigzagueamos entremedio de los autos detenidos, y al encontrarnos con motociclistas que nos cortan el paso, los interpela directamente, para ella es importante quedar delante y así poder dejar a los autos atrás. Cuando los autos se cierran sobre ella, masculla, no pierde la calma y una vez que la sobrepasan, se abre y se toma un poco más la calle. Desembocamos en Av. Matta, doblamos y tomamos Grecia en dirección a la cordillera, ese tramo es más sencillo, avanzamos a una velocidad constante, la mayoría de los semáforos son peatonales y nos detenemos poco. Los momentos más complejos son la llegada a los semáforos en rojo, tener que avanzar entremedio de los autos y encontrarnos con motos. A la altura de Exequiel Fernández, me sorprende con la seña de que doblaremos a la derecha, tomar ese camino nos evita un cruce peligroso y nos deja frente a la entrada de la Palmeras. Cruzamos Macul, entramos a la universidad, amarramos nuestras bicicletas, nos despedimos y quedamos de encontrarnos ahí mismo una vez terminadas las clases.

Dos bloques de clases después, salimos de la universidad. Nuevamente tomamos Grecia, a esta hora hay poco tránsito, no hay ningún apuro y vamos de bajada, se nota que conoce los hoyos y saltos de la calle, pues los evita sin mayor problema. Cuando Grecia decanta en Matta, se pone en juego su experticia. Los buses pasan del corredor preferencial a la izquierda de la calzada, a la pista de más a la derecha para acercarse a los paraderos; los autos doblan y dos calles se fusionan en una. Killa se comunica con los autos, da el paso, reprende y avisa o pide la pasada. Doblamos en Vicuña Mackenna, y pedaleamos hasta llegar a Parque Forestal, por el que nos vamos paseando mientras conversamos. Al llegar a la altura de Recoleta, cruzamos el río por el Puente los Abastos, se siente un cambio radical en comparación al tramo de parque, hay mucha gente, peatones, vendedores, puestos, paños, autos, camiones, carritos y bicicletas, ruidos, olores, todo pasando al mismo tiempo. Cuando el semáforo da la luz verde, nos movemos, pero abundan los obstáculos, doblamos por Artesanos y nos detenemos frente a una gran tienda de alimentos. Me arrimo a una estructura para no bloquear aún más el tránsito y Killa entra al negocio con su bicicleta. Luego de comprar un par de cosas, volvemos a emprender el rumbo. Para no retroceder y pasar por esa esquina crítica, considerando que íbamos de a dos, nos hace tomar otra ruta. Desembocamos a Av. La Paz, calle que cuenta con una ciclovía ubicada en la calzada, la

ciclovía se encuentra en mal estado, con barro, suciedad y bloqueada por distintos sujetos y objetos, como carritos, triciclos y basureros. Al terminarse la calle, nos encontramos con la rotonda de adoquines del cementerio, esquivando taxis y buses, logramos salir de ella airosas y tomamos la Unión hasta Cerro Blanco, es un atajo me dice, sin embargo, la calle está tan mala, irregular y llena de hoyos, que nos subimos a la vereda. Al poco andar nos encontramos con la vivienda de una persona en situación de calle cortándonos el paso, y tenemos que volver a la calzada, hay taxis estacionados con gente durmiendo adentro, un fuerte olor a orina, y más adelante, aún más de éstas precarias construcciones. Llegamos a Recoleta, doblamos en dirección al norte y nos incorporamos a la pista derecha de la calle, en la siguiente esquina doblamos hacia el oriente y volvemos a tomar la Unión esta vez en contra del tránsito. Por suerte sólo nos cruzamos con autos al principio, después pasa uno que otro, pero hay el suficiente espacio como para apartarse de su camino. Nos vamos acercando al cerro, cruzamos Av. Perú, como doblaremos pronto, ignoramos la ciclovía y nos vamos por la calle. A la siguiente cuadra doblamos a la derecha, se comienza a sentir la inclinación, volvemos a doblar, ahora vamos paralelas al cerro y el ruido de la avenida casi no se escucha, pasamos por torres de alta tensión, la sensación de estar aisladas se acrecienta. Finalmente nos encontramos con la calle de la gran pendiente, hemos llegado, Killa se baja de su bicicleta pues el esfuerzo necesario para subirla pedaleando no vale la pena, nos despedimos y la veo caminar cerro arriba con la bicicleta a su lado hasta que desaparece en la esquina.

Este recorrido permite ejemplificar cómo las zonas que se recorren con regularidad son integradas al *habitus* de los participantes. Ellos conocen los hoyos en el camino, las dinámicas de los semáforos, los distintos niveles de peligrosidad de las calles, cuáles son más convenientes a ciertas horas o en ciertas direcciones, y las maniobras que cada contexto les permite. A partir de esos saberes incorporados toman decisiones que les ayudan a cumplir con sus diversos objetivos, como podrían ser llegar seguro a sus destinos, demorarse el menor tiempo posible, llegar a la hora, disfrutar del paseo, conocer nuevos lugares, o practicar sus habilidades. Estas decisiones no necesariamente se alinean con la normativa, pero les ayudan a sostener la práctica, a adaptarla a sus necesidades del momento, y les permiten gestionar el riesgo asociado a andar en bicicleta por la ciudad.

En el caso de Alex, lo acompañé en su trayecto más constante de los últimos años, el recorrido que hace para ir y volver de su sesión semanal de terapia. Pedaleamos de 11:15 a 11:35 y de 14:15 a 14:40.

Salimos de su departamento ubicado en la comuna de Ñuñoa, cuando nos saludamos aproveché de preguntarle cómo estaba, “sobreviviendo” me dijo, la semana pasada había estado en números rojos y no había podido ir a su sesión de terapia, por eso había cancelado

el acompañamiento, pero el día anterior le habían pagado y por eso hoy si tocaba. Tomamos Irarrázaval hacia el poniente, y bajamos un par de cuadras hasta encontrar Antonio Varas, allí doblamos hacia el norte y tomamos la ciclovía, en ese tramo está ubicada en la vereda, en cada esquina tiene curvas cerradas y es angosta. A pesar de que íbamos un poco tarde, la hora era a las 11:30, pedaleamos a un ritmo suave, sin presionar ni adelantar a los ciclistas que iban delante nuestro. Una vez que llegamos a Providencia, tomamos una ciclovía que duraba sólo una cuadra, pero eso fue suficiente para nosotros. A la altura de Manuel Montt, cruzamos Providencia, y cómo el flujo vehicular iba en el sentido contrario, nos subimos a la vereda para avanzar el pedazo de cuadra que nos separaba de la galería comercial que albergaba la consulta. Cuando íbamos a amarrar las bicicletas a una banca que había afuera, Alex se dio cuenta que, con el ajeteo de la salida, se le había quedado el candado, así que, sin mayor opción, nos despedimos, quedando de encontrarnos nuevamente a la salida, y entró con su bicicleta a la galería.

Salió a las 12:50, pero los ánimos no dieron para que nos devolviéramos de inmediato. Estuvimos sentados en la banca acompañándonos, procesando emociones y conversando, mientras juntaba fuerzas para pedalear de vuelta. Al cabo de un rato, después de un profundo suspiro, se volvió a poner el casco y emprendimos el retorno. La ruta de ida y de vuelta eran la misma. Recorrimos el pedacito de cuadra que nos separaba de Providencia por la vereda, y luego de cruzar la calle, volvimos a tomar la cuadra de ciclovía, de Manuel Montt a Antonio Varas. Al llegar a la esquina, doblamos en dirección al sur y tomamos nuevamente la ciclovía.

El sol calentaba sobre nosotros y a un ritmo agradable, que me generaba la sensación de paseo, nos fuimos pedaleando por la ciclovía. Nuevamente, fue muy respetuoso de cualquier persona con la que se encontró en el camino, y bajó la velocidad al alcanzar a otros ciclistas, sin interés en sobrepasarlos. Además, ante cada semáforo en rojo, nos detuvimos y esperamos el cambio de luz para cruzar, aunque no viniera ningún auto, y peatones y ciclistas cruzaran de todas formas. Llegamos a Irarrázaval y doblamos hacia el oriente, sumándonos al tráfico por la pista derecha, avanzamos un par de cuadras más y arribamos al destino final, estábamos de vuelta en su casa.

Los elementos que se destacan en este recorrido cobran relevancia a la luz de lo conversado previamente en la entrevista. En la reconstrucción de su trayectoria de movilidad, Alex compartió como todos los días en su viaje a la universidad en Bogotá, tenía que atravesar un sector muy peligroso.

“De ida iba en bajada, era como más tranqui, más piola y había más posibilidad de cómo...serpentear estos callejonzuelos que no eran tan seguros pero que al final pico, estás en bajada entonces igual vas rápido. En cambio, de venida la opción era la autopista y pucha, mi estrategia calzada exclusiva Transmilenio cuando se podía y cuando no, darle, así como con todo”

A raíz de esto, me sorprendió el comportamiento que vi en el acompañamiento, ¿dónde estaba el pasarse los rojos, ir por las autopistas y andar por la calzada exclusiva de los corredores de buses? Se vuelve relevante entonces observar las prácticas en contexto, y saber distinguir cuando están mediadas por la necesidad o si existe posibilidad de elección. Todas las conductas de riesgo, o que podrían verse como un incumplimiento de la normativa, respondían a una elección forzada para evitar otras situaciones percibidas como más peligrosas. Dado que en Santiago no está expuesto a ese riesgo, puede elegir, y al ser una elección libre, actúa en concordancia con sus principios. Al ser una disidencia sexo genérica, las experiencias de violencia que ha vivido le hacen tener el pensamiento “de que no hay derecho sobre el derecho nunca”, teniendo una posición firme sobre no pasar a llevar a otros. Asociado a la práctica de andar en bicicleta, esa postura toma forma en el respeto a la normativa del tránsito, utilizando los espacios que le corresponden a los ciclos, siendo absolutamente paciente con los otros ciclistas y esperando en cada semáforo en rojo, aunque no venga ningún auto para cruzar.

En el caso de Iris, el recorrido que compartimos consistió en su paseo semanal por la ciclovía de los domingos, el cual tuvo lugar entre las 10:15 y las 12:45.

Nos encontramos debajo de su edificio, ubicado en la calle Eleuterio Ramírez en la comuna de Santiago, una vez listas cruzamos la calle y nos posicionamos en la ciclovía con calma, con ayuda del desnivel de la vereda, se montó a la bici y partimos el paseo. Casi sin cruzarnos con nadie, pedaleamos en dirección al oriente hasta llegar a Lira, al acercarnos a la esquina, Iris soltó su mano del manubrio para avisar que doblaríamos a la derecha, en esa maniobra perdió ligeramente el equilibrio, pero rápidamente lo volvió a recuperar, repitió el gesto, esta vez con mayor seguridad y doblamos en dirección al sur. La calle Lira es una de las que se abren a ciclos, peatones y deportistas, a Iris le gusta porque por ella transita poca gente, menos aún a esa hora de la mañana. Con toda la calle a su disposición, aumentó la velocidad, pedaleaba por un rato y luego dejaba que el viento la llevara antes de retomar el pedaleo. Al llegar a Plaza Bogotá nos detuvimos un momento, me contó que era su parada clásica, aprovechaba de descansar y de tomar agua, y cuando llevaba a Sochi, su perrita, la dejaba correr y jugar un rato antes de continuar. Luego de unos minutos retomamos el camino, avanzamos un poco hacia el sur, y al llegar a Placer nos dimos la vuelta, para devolvernos por donde habíamos venido. En tanto nos acercábamos al centro, la cantidad de gente circulando de a poco aumentaba. Iris avanzaba a un ritmo constante y aprovechando la amplitud del espacio, practicaba de vez en cuando su habilidad de soltar una mano del manubrio. El semáforo en rojo en Santa Isabel nos hizo detenernos después de un largo pedaleo constante, la subida a la bici, se le hacía una maniobra más desafiante que sólo avanzar. Atravesamos Diagonal Paraguay y nos enfrentamos a un tramo de la calle con

adoquines, que desembocaba en un paso bajo nivel. Iris me comentó que la primera vez que llegó a ese punto tuvo mucho miedo, la bajada y la oscuridad a la que había que aventurarse eran intimidantes. Esta vez ni lo piensa, y sin dudar ni disminuir la velocidad, seguimos adelante. Los ojos se demoran unos segundos en acostumbrarse a la penumbra, no está iluminado, los muros están rayados y el espacio entre las rejas y las paredes está ocupado por construcciones precarias de personas en situación de calle. Sin embargo, el flujo constante de ciclistas y peatones vuelve poco significativos esos elementos.

Emergemos nuevamente a la superficie, el paisaje a nuestro alrededor ha cambiado drásticamente, pedaleamos junto a la ladera del cerro Santa Lucía bajo la sombra de los árboles. Seguimos avanzando y la calle se convierte en José Miguel de la Barra, el sol pega fuerte y una vez más pedaleamos sobre adoquines mientras pasamos frente al Museo Bellas Artes. Al llegar a Andrés Bello, Iris señala y doblamos en dirección al oriente, habíamos llegado a la calle principal de la ruta y la más transitada, son cinco pistas abiertas para las personas y dada la cantidad de gente, al principio se mantiene cerca de la cuneta para sentirse más cómoda. Subimos por Andrés Bello hasta el edificio Titanium, donde nos toca detenernos antes de incorporarnos a la Costanera Sur, calle por la que continúa el cierre para los vehículos. A lo largo de ese tramo Iris va observando los distintos stands que encontramos en el camino, a pesar de la pendiente su pedaleo es constante y a medida que avanzamos comienza a alejarse de la cuneta y a ubicarse más en la mitad, la práctica le da mayor confianza. Una vez que nos dan la pasada, Iris parte con una energía renovada, frente a un desvío que nos obliga a subir a la ciclovía, señala con anticipación y se mueve asertivamente. El espacio es más reducido, pero no parece tener mayores problemas, se mantiene en su carril y seguimos avanzando hasta que la señalética indica que podemos volver a la calle. A las 11:40, cuando ya llevábamos un poco más de una hora pedaleando, Iris me comenta que necesita un descanso y nos detenemos a hidratarnos y comer unas mandarinas a la sombra de un árbol en el bandejón central. Mientras miramos a la gente y conversamos, una amiga ciclista nos divisa y se une a nuestra pausa. Unos veinte minutos más tarde, volvemos a montarnos en nuestras bicicletas y continuamos subiendo un breve trecho más. Finalmente, Iris decide que ya ha sido suficiente ida, nos damos media vuelta y comenzamos el retorno. La bajada es un agrado, la pendiente nos lleva y pedalear se vuelve casi innecesario, nuevamente nos toca subirnos a la ciclovía y vamos adelantando a los patinadores y ciclistas que van más lento. Dado lo angosto de ese tramo, se sale un poco de la demarcación, para alejarse del flujo de ciclistas que vienen en contra. Dejamos atrás Costanera Sur y nos volvemos a incorporar a Andrés Bello, a pesar de la cantidad de gente, atravesamos ese trecho casi sin detenernos, deslizándonos sin esfuerzo por la calle. Al llegar a José Miguel de la Barra, doblamos hacia el sur y volvemos a atravesar el paso bajo nivel, Iris aprovecha el vuelo acumulado en la bajada y pedalea con fuerza para subir. Avanzamos por Lira hasta encontrarnos con Marín y doblamos hacia el poniente para recorrer por la ciclovía las últimas cuerdas que nos separan de su hogar.

El relato permite evidenciar como las relaciones que Iris establece con la ciudad a partir de la bicicleta, están mediadas principalmente por la presencia de infraestructura que le

permite sentirse segura mientras pedalea. Sus habilidades incipientes, su edad y la experiencia de haber vivido en Bogotá, inciden en su percepción de riesgo y en cuanto está dispuesta a exponerse. Los lugares que ha conocido, que no se encuentran directamente asociados a la satisfacción de sus necesidades básicas, como salud y alimentación, son aquellos a los que llega gracias a la apertura de las calles y la trama de ciclovías. Esta expansión se ha dado de manera paulatina, en cada salida enfrenta sus temores e intenta aventurarse un poco más lejos, poniendo a prueba tanto su sentido de ubicación, como sus capacidades físicas. La posibilidad de moverse por Santiago de esta manera, la ha hecho adquirir una imagen positiva de la ciudad, en tanto le permitió alcanzar un sueño que había tenido toda su vida.

9. Conclusiones

En este apartado presento las principales conclusiones en relación con el objetivo general de esta investigación, que consistió en explorar la accesibilidad de las personas migrantes a la ciudad de Santiago a través de la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana. Las conclusiones están ordenadas a partir de los tres objetivos específicos planteados. Posterior a ello abordo las limitaciones con las que me encontré, posibles líneas de investigación que se abren para seguir profundizando en el tema y algunas recomendaciones de políticas.

A partir de los resultados asociados al primer objetivo específico, llegué a la conclusión de que las trayectorias de movilidad de las personas migrantes en la ciudad de Santiago son muy diversas, particularmente en términos de nivel de experiencia, continuidad de la práctica a través de su experiencia migratoria, y la evolución de los usos que le dan una vez incorporada. Algunos participantes llegan como usuarios activos de la bicicleta, mientras que otros se acercan a ella por primera vez en Santiago. Algunos no se demoran nada en reencontrarse con ella, y otros se movilizan en transporte público por un tiempo antes de considerarla como una posibilidad.

Sin embargo, tres elementos fueron transversales a todos los casos. En primer lugar, el haber tenido acceso a una bicicleta y haber aprendido a andar en ella en sus infancias, aun cuando posterior a ese momento no retomaran su uso hasta la adultez o llegada a Chile, resultó fundamental para la incorporación de la práctica en sus vidas cotidianas. Esto, debido a que las personas ya poseían los conocimientos mínimos de equilibrio y funcionamiento, y

habían tenido, aunque fuera una experiencia sobre ella, lo que les permitió vislumbrar la posibilidad de andar en bicicleta nuevamente.

En segundo lugar, las experiencias de movilidad o inmovilidad asociadas a la bicicleta que vivieron en sus lugares de origen o en sus destinos migratorios previos a la llegada al país, considerando las distancias recorridas, intensidades del tránsito a enfrentar, y presencia o ausencia de infraestructura para ciclos, moldearon la manera en que la práctica se lleva a cabo en la ciudad de Santiago.

En tercer lugar, la incorporación de la bicicleta a sus vidas cotidianas implicó un proceso de aprendizaje significativo, por el hecho de enfrentarse a una ciudad nueva y desconocida, con una cultura de movilidad y una normativa particular. En este sentido, la manera en la que conocieron la ciudad, qué conocieron de ella, y cómo significaron los espacios, no puede ser dissociado del modo de desplazamiento utilizado y lo que este les permite percibir. Al ser la bicicleta un modo activo, el desafío a la hora de llegar a cualquier lugar depende directamente de ellos mismos y de su sentido de ubicación, por lo que tuvieron que desarrollar estrategias que les permitieran orientarse. Por otro lado, el estar expuestos al entorno y tener que estar atentos en todo momento mientras circulan, les forzó de cierta forma a interiorizarse con los lugares recorridos.

En cuanto al segundo objetivo específico, encontré que las barreras que las personas migrantes enfrentan al usar el transporte público se convierten en incentivos a la hora de escoger la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana. Estas barreras se configuran principalmente en términos económicos, asociadas a los precios del pasaje; corporales emocionales: vinculadas a sensaciones de inseguridad, experimentar racismo y sentir agobio por la cantidad de gente; y temporales: por las largas esperas e ineficiencia en el uso del tiempo.

Respecto a las barreras más significativas vinculadas directamente a la práctica de andar en bicicleta, planteo en primer lugar la dimensión tecnológica. A su llegada a Santiago, la mayoría de los participantes no posee una bicicleta, y de una u otra forma se las tienen que arreglar para adquirirla y poder hacer uso de ella. Luego de la adquisición, la siguiente barrera se relaciona con la dimensión saber viajar, ya que todos se encuentran con una ciudad desconocida que deben conocer para poder aprovechar, y con una serie de normas y

dinámicas de movilidad que tienen que incorporar para poder desenvolverse de forma más asertiva por el espacio. Sin embargo, si bien esta barrera se configura como un gran obstáculo al principio, su propia naturaleza provoca que, con la adquisición de conocimientos y habilidades, el saber viajar se transforme en un facilitador. En ese sentido, los participantes hacen uso de esos saberes para optimizar sus desplazamientos. Desde las certezas dadas por la incorporación de sus recorridos cotidianos en sus *habitus*, los participantes toman decisiones confiando en sus experiencias, cálculos y habilidades. Sin embargo, estas maniobras los pueden exponer a grandes peligros si se le olvida considerar alguna variable o si estas se modifican sin previo aviso.

La última situación que destaco combina tres barreras, la físico-espacial, la barrera de los otros, y la corporal-emocional. En primer lugar, la ausencia o deficiencia de infraestructura, fuerza a los ciclistas a exponerse a situaciones riesgosas. El no contar con un espacio propio, provoca encuentros hostiles con los vehículos motorizados cuando hacen uso de la calzada, y con los peatones si hacen uso de la vereda. Esto, a su vez, genera sensaciones de miedo, intranquilidad y la certeza de que en cualquier momento pueden morir en el desarrollo de la práctica.

En relación con los facilitadores, para todos los participantes, los otros, encarnados por amigos, familia y desconocidos, se constituyen como esenciales en distintos momentos del proceso de incorporación. Particularmente a la hora de considerar la bicicleta como práctica de movilidad; frente a la necesidad o deseo de adquirirla; para hacer frente a los vacíos de conocimiento en el encuentro con la ciudad; y al actuar de referentes de las distintas posibilidades que la bicicleta les puede ofrecer.

Sumado a eso y asociado a la dimensión corporal-emocional, el disfrute, alegría y sensación de libertad que la práctica les genera, el reconocimiento de sus beneficios para la salud y el proceso de empoderamiento que gatilla el descubrir el potencial que tienen sus cuerpos, resultaron ser elementos transversales para el sostenimiento de la práctica a través del tiempo y para afrontar los distintos desafíos asociados a pedalear en la ciudad de Santiago. En este caso, se vuelve interesante la coexistencia de las emociones mencionadas con otras como el miedo, la inseguridad, y la sensación de peligro a las que hacen referencia los participantes.

Esto deja en evidencia que, si bien la bicicleta les ofrece múltiples beneficios, las condiciones materiales a las que se tienen que enfrentar para desarrollar la práctica en Santiago generan una situación de desigualdad en términos de acceso a la movilidad, pues para volverse ciclistas el primer paso implica asumir los altos niveles de riesgo asociados a ello.

Por último, la primera oportunidad a destacar se asocia a la posibilidad que la bicicleta ofrece a las personas migrantes para entablar relaciones sociales, generar redes o a sentirse parte de una comunidad que no tiene como elemento común la nacionalidad o la condición migrante, si no una práctica compartida, que les permite empatizar, compartir experiencias y establecer vínculos más cercanos. Por otro lado, la bicicleta les permite conocer lugares que probablemente no conocerían de otro modo, y que se vuelven significativos precisamente por el hecho de recorrerlos sobre dos ruedas. Una tercera oportunidad está vinculada a la dimensión laboral, en tanto la bicicleta permite a las personas desarrollarse en distintos oficios. Sin embargo, es relevante considerar que los tipos de trabajo asociados a ella pueden ser altamente precarizados, y a pesar de que son un manera de generar ingresos, no les proveen de ningún tipo de protección social.

En relación con el tercer objetivo específico, las personas migrantes establecen distintos tipos de relaciones con el espacio urbano, dependiendo de los usos que le dan a la bicicleta, y las experiencias que emergen de esos usos.

Por un lado, cuando la bicicleta se configura como medio de transporte, la relación con la ciudad toma un carácter más funcional, en tanto su uso media la satisfacción de otras necesidades. En este sentido, lo que ofrece es llegar a los lugares de manera más eficiente, implicando menores costos económicos, acortando los tiempos de traslado y generando beneficios para la salud asociados a la activación del cuerpo.

Las relaciones laborales son otra forma funcional de vincularse con la ciudad. A pesar de que tres participantes trabajan como bici mensajeros, las relaciones que establecen con ella toman diferentes formas, asociadas a elementos como lo expansivo de las zonas a recorrer, las dinámicas de reparto y la duración de las jornadas de trabajo. Asociado a este oficio y a que la ciudad se constituye como el lugar de trabajo, ocurre una apropiación de los espacios tanto

públicos como privados, al darle usos distintos a aquellos para los que estos fueron diseñados, como el tener que almorzar en una plaza o usar estacionamientos como espacios de espera.

En ese sentido, se destacan las condiciones laborales precarias a las que los bici mensajeros se enfrentan a diario. A pesar de que sus sistemas de trabajo son distintos, todos recorren diariamente largos kilómetros, pueden llegar a cargar con mucho peso, y la duración de sus jornadas es variable, pues está asociada a la cantidad de paquetes a entregar. Considerando que sus cuerpos son su principal herramienta de trabajo, lo mencionado anteriormente genera agotamiento y muchas veces se ven forzados a la auto explotación para poder cumplir con su labor, o que esta les retribuya el mínimo que necesitan para subsistir. Además, no cuentan con acceso a infraestructura para alimentarse, guarecerse o hacer uso de servicios higiénicos, y se exponen de manera inevitable a las condiciones ambientales extremas, ya sean calor, lluvia o contaminación.

Sumado a esto, y en relación al elemento riesgo mencionado anteriormente, el apremio por realizar las entregas con la mayor velocidad y eficiencia posible, dado que de esto dependen sus ingresos y la cantidad de horas a trabajar, los fuerza a maniobras y tácticas peligrosas, que si bien suelen realizar dentro de un margen de control dado por los conocimientos adquiridos al pasar por los mismos lugares a diario, la propensión a accidentes es alta y no cuentan con ningún tipo de seguro u apoyo al respecto.

Por último, surge una relación afectiva con la ciudad, asociada al goce durante los trayectos, situación que se maximiza cuando estos pueden desarrollarse de manera segura y las personas no se ven obligados a exponerse a situaciones peligrosas. Por otro lado, lo afectivo también emerge ante las posibilidades que el uso recreativo del espacio ofrece de disfrutar los espacios, en tanto ese uso tiene un sentido distinto a los usos laborales y de transporte.

A partir de lo expuesto anteriormente, se concluye que, a pesar de los elementos adversos a enfrentar, la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana, facilita el acceso a la ciudad a las personas migrantes y les permite aprovechar las distintas posibilidades que esta tiene para ofrecer, adecuándose a sus diversas características, intereses, necesidades y habilidades.

Dentro de las limitaciones que esta investigación presenta, la combinación de sujetos y objeto de estudio hizo complejo encontrar referentes que guiaran el estudio. Esto a la vez limitó sus posibilidades de diálogo con otros trabajos y sus alcances a lo exploratorio. Por otro lado, el tiempo resultó ser un obstáculo importante a la hora de llevar a cabo las etnografías, logrando acompañar sólo un trayecto por persona y en algunos casos, ni siquiera el trayecto en su totalidad. A raíz de esto, se advierte que algunas dimensiones del uso de la bicicleta por parte de los participantes pueden haber quedado fuera de este análisis.

Al considerar posibles caminos de investigación que se abren a partir de este estudio, podría ser interesante profundizar en la dimensión laboral asociada a la bicicleta que experimentan las personas migrantes, posicionándose en el cruce del campo de estudios de las migraciones y los trabajos móviles digitales. También me parece prometedor profundizar en la relación entre la accesibilidad de la población migrante y la práctica de andar en bicicleta, ubicando a los sujetos a partir de unidades espaciales más acotadas dentro de la Región Metropolitana, por ejemplo, a nivel comunal. Esto permitiría explorar las distintas necesidades que la bicicleta podría satisfacer en relación con desigualdades territoriales particulares. También permitiría observar los distintos obstáculos a los que se enfrentan en su movilidad cotidiana de manera situada y proponer intervenciones. Por último, sería una oportunidad para relacionar las diversas estrategias que las personas desarrollan a los elementos socio materiales que dan forma a los lugares que habitan.

Por último, me gustaría ofrecer una recomendación que busca ser una aporte para mejorar las condiciones de vida de los migrantes en Santiago. Al considerar el impacto que tiene aprender a andar en bicicleta a edades tempranas en el desarrollo de la práctica en la adultez, podría ser positivo que se incorporaran talleres o clases de ciclismo urbano en comunas con alta cantidad de población migrante, dirigidos específicamente a niños, niñas y adolescentes provenientes de la migración. Esto con el objetivo de dotarlos de una habilidad práctica que pueda ayudarles a enfrentar algunos de los obstáculos asociados a ser migrante intrarregional en Chile.

10. Referencias

- Abad, B. (2016) Investigación social cualitativa y dilemas éticos: de la ética vacía a la ética situada. *EMPIRIA. Revista de Metodología de las Ciencias Sociales*. N°34. pp 109-119.
- Andréu, J. (1998) *Las técnicas de Análisis de Contenido*. Centro de Estudios Andaluces.
- Arias, M. (2000) La triangulación metodológica: sus principios, alcances y limitaciones. *Investigación y Educación en Enfermería*, vol. 18, núm 1 pp. 13 -26)
- Ariztía, T. (2017). La teoría de las prácticas sociales: particularidades, posibilidades y límites. *Cinta moebio* 59: pp. 221-234.
- Avellaneda, P & Lazo, A. (2011) Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*. N° 4, Universidad de Buenos Aires. pp. 47-58. Recuperado de www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf
- Azócar, R., Domínguez, P., González, R., Grau, O., y Tessada, J. (2022). Desafíos y propuestas para la regularización e inserción laboral de migrantes en Chile. *Temas de la agenda pública*. Año 17. N°160. Centro de Políticas Públicas UC.
- Benson, M. (2011). Landscape, Imagination and Experience: Processes of Emplacement among the British in Rural France. *The Sociological Review* 58 (2): 61–77.
- Bernasconi, O., & Tham, M. (2016). Un enfoque praxiográfico a la bici-movilidad en Santiago de Chile. El ciclismo urbano como un logro colectivo. *Antropología Experimental*, (16). <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3019>
- Bertaux, D. (1997). Los relatos de vida. Una perspectiva etnosociológica. Éditions Nathan.
- Bonhome, M. (2021). Racismo en barrios multiculturales en Chile Precariedad habitacional y convivencia en contexto migratorio. *Bitácora Urbano Territorial*, 31(1), pp.167-181. Recuperado de <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n1.88180>.
- Bourdieu, P. (1977) La ilusión biográfica. En *Razones Prácticas*. pp.74-83. Anagrama
- Buhr, F. (2014). Spatial integration of migrants: a brief overview and critique. *Integrin Online Papers*. (1).
- Brubaker, R. (2002). Ethnicity Without Groups. *Archives of European Sociology* 43 (2): 163–189
- Campos, V (7 de octubre de 2021). FoCo Migrante, el espacio comunitario que recicla bicicletas para donarlas a migrantes. The Clinic. Recuperado de [:https://www.theclinic.cl/2021/10/07/foco-migrante-el-espacio-comunitario-que-recicla-bicicletas-para-donarlas-a-migrantes/](https://www.theclinic.cl/2021/10/07/foco-migrante-el-espacio-comunitario-que-recicla-bicicletas-para-donarlas-a-migrantes/).
- Canales, M. (2006) *Metodologías de investigación social*. Santiago: LOM Ediciones

- Cano, M; Soffia, M & Martinez, J (2009) *Conocer para legislar y hacer política: los desafíos de Chile ante un nuevo escenario migratorio*. CEPAL - Serie Población y desarrollo N°88.
- Cass, N.; Shove, E. & Urry, J. (2005) Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review*. Vol. 53, N° 3, p. 539-555.
- Cerda, J. y Marmolejo, C. (2010) De la accesibilidad a la funcionalidad del territorio: una nueva dimensión para entender la estructura urbano-residencial de las áreas metropolitanas de Santiago (Chile) y Barcelona (España). *Revista de Geografía Norte Grande*. N° 46, p. 5 - 27.
- Clifford, J. (1997). *Routes. Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge: Harvard University Press.
- Crouch, D. (2001). Spatialities and the Feeling of Doing. *Social & Cultural Geography*. 2 (1): 61–75.
- de Certeau, M. (1984). *La invención de lo cotidiano: I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana.
- Correa, R. (2015) *Ciclismo urbano: reflexiones de agrupaciones de ciclistas para pensar la ciudad de Santiago*. Tesis para optar al grado de Magíster Interdisciplinario en Intervención Social. Universidad Alberto Hurtado.
- Donoso, P. (2022). *El enfoque de la securitización y su preponderancia en el desarrollo del nuevo marco normativo para la migración en Chile*. Tesis para optar al Título de Magister en Estudios Internacionales. Universidad de Chile, Santiago
- Duarte, K. (2022) Artesanía intelectual en el análisis cualitativo de contenidos, en K. Duarte (Ed.) *Separar para construir. Análisis cualitativo de información* (pp. 5-31). SOCIAL EDICIONES, Universidad de Chile.
- Edwards, R. S., & Greene, M. (2022). Migración haitiana en Santiago. Una aproximación multiescalar y temporal. *EURE*, 48(144). <https://doi.org/10.7764/eure.48.144.02>
- Garcés, A. (2007). Entre lugares y espacios desbordados: formaciones urbanas de la migración peruana en Santiago de Chile. *Serie Documentos*, N°2, p. 5-22. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Central de Chile.
- Garcés, A. (2011). De enclave a centralidad. Espacio urbano, comercio y migración peruana en Santiago de Chile. *Gazeta de Antropología*, N° 27 (2), Artículo 38.
- Garcés, A. (2012). Localización para una espacialidad: Territorios de la migración peruana en Santiago de Chile. *Revista de Astrología Chilena*, Vol. 44, N°1, p. 163-175.
- Garcés, A. (2014). Contra el espacio público: criminalización e higienización en la migración peruana en Santiago de Chile. *EURE*, Vol. 40, N°121, p. 141-162.
- Gutiérrez, A. (2009) *Movilidad y Acceso: Embarazo y Salud Pública en la periferia de Buenos Aires*. Resumen extendido. XV CLATPU, Buenos Aires

- Hidalgo, R. (2007). ¿Se acabó el suelo en la gran ciudad? Las nuevas periferias metropolitanas de la vivienda social en Santiago de Chile. *Revista EURE*, 98, 57-75.
- Ibarra, R. (2021). El desplazado climático y la protección de sus derechos humanos. En Ibarra, R. (Ed) *Desplazados climáticos: evolución de su reconocimiento y protección jurídica*. P. 274 a 282. Editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM.
- Ingold, T. (1993). The temporality of the landscape. *World Archeology* (25) 2:152-174.
- Imilán, W. (2014). Restaurantes peruanos en Santiago de Chile: construcción de un paisaje de la migración. *Revista de Estudios Sociales*, Vol. 35, N°48, p. 15-28.
- INE. (2021). Estimación de personas extranjeras residentes habituales en Chile al 31 de diciembre de 2020. Recuperado desde: https://www.ine.cl/docs/default-source/demografia-y-migracion/publicaciones-y-anuarios/migraci%C3%B3n-internacional/estimaci%C3%B3n-poblaci%C3%B3n-extranjera-en-chile-2018/estimaci%C3%B3n-poblaci%C3%B3n-extranjera-en-chile-2020-s%C3%ADntesis.pdf?sfvrsn=5bdc44de_4
- Jensen, K. & Auyero, J. (2019). Teaching and Learning the Craft: The Construction of Ethnographic Objects. *Research in Urban Sociology* 16:69-87
- Jirón, P.; Lange, C. & Bertrand, M. (2010) Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*. Vol. 25, N° 68, p. 15-57.
- Jirón, P & Mansilla, P. (2013) Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 56, p.53-74.
- Jirón P. & Imilan, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16. 10 (17-36) Disponible en <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116>
- Jouffe, Y & Lazo, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad: aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *EURE*, Vol. 36, N° 108, p. 29-47.
- Kaufmann, V.; Bergman, M. & Dominique, J. (2004) Mobility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*. N° 284, p. 745-756.
- Lazo, A. (2008) Transporte, movilidad y exclusión. El caso del Transantiago en Chile. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. N° 270 (45), Vol. XII.
- Lee, C. (2009) Sociological Theories of Immigration: Pathways to Integration for U.S. Immigrants, *Journal of Human Behavior in the Social Environment*, 19:6, 730 744, DOI: [10.1080/10911350902910906](https://doi.org/10.1080/10911350902910906)

- Lefebvre, H. (1984). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2008). *Critique of Everyday Life, Volume 3: From Modernity to Modernism*. Verso.
- Lera, C.; Genolet, A.; Rocha, V.; Schoenfeld, Z.; Guerriera, L.; Bolcato, S. (2007) Trayectorias: un concepto que posibilita pensar y trazar otros caminos en las intervenciones profesionales del Trabajo Social. *Revista Cátedra Paralela* N°4. p.33-39
- López-Morales, E., Pineda, P. F., & Orozco, H. (2018). Inmigrantes en campamentos en Chile: ¿mecanismo de integración o efecto de exclusión? *Revista Invi*, 33(94), 161–187. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582018000300161>
- Mar, P. (2002). *Accommodating places: a migrant ethnography of two cities (Hong Kong and Sydney)*. PhD dissertation. Sydney: University of Sydney.
- Margarit Segura, D & Bijit Abde, K. (2014a). Barrios y población inmigrantes: el caso de la comuna de Santiago. *Revista INVI*, 81:29, p. 19 - 77.
- Margarit Segura, D., & Bijit Abde, K. (2014b). Barrios y población inmigrantes: el caso de la comuna de Santiago. *Revista INVI*, 29(81), 19–77. Recuperado a partir de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62586>
- Margarit S., D., & Galaz V., C. (2018). Espacios barriales y convivencia: reflexiones sobre las concentraciones de población inmigrada y la territorialidad urbana / Neighborhoods and coexistence: reflections on migrant concentrations and urban territoriality. *Rumbos TS. Un Espacio Crítico Para La Reflexión En Ciencias Sociales*, (17), 23-50. Recuperado a partir de <https://revistafacso.uchile.cl/index.php/rumbos/article/view/17>
- Margarit, D, León, V Roessler, P, Torres, A, & Álvarez, I. (2022). Migración, ciudad y mujeres: la movilidad en la vida cotidiana como herramienta de conocimiento. *Rumbos TS*, 17(27), 51-74. <https://dx.doi.org/10.51188/rrts.num27.625>
- Martínez-Salgado, C. (2012) El muestreo en investigación cualitativa: principios básicos y algunas controversias. *Ciência & Saúde Coletiva* [online]. pp. 613-619. Disponible en: <https://doi.org/10.1590/S1413-81232012000300006>.
- Marquez, F. (2013), “De territorios, fronteras e inmigrantes. Representaciones translocales. La Chimba. Santiago de Chile”. En: Chungara. *Revista de Antropología Chilena*. Vol. 45. N° 2, pp. 321- 332.
- Massey, D. (1994). *Espacio, lugar y género*. Cátedra.
- Ministerio del Interior y Seguridad Pública. (2021) *Ley 21.325 Nueva Ley de Migraciones*. 20 de abril de 2021. Recuperado de <https://www.leychile.cl/navegar?idNorma=1158549>

- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2018) *Ley 21.088 Ciclovías y convivencia de medios de transporte*. 10 de mayo de 2018. Recuperado de <https://www.leychile.cl/navegar?idNorma=1118358>
- Navarro, P & Díaz, C. (1994) Análisis de contenido. En J. Delgado & J. Gutierrez (Coord.) *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales* (pp. 177- 224) Editorial Síntesis.
- Novoa, A. (2015). Mobile ethnography: emergence, techniques and its importance to geography. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography* 9(1). pp. 97 - 107
- Organización Internacional para las Migraciones. (2022). *World Migration Report 2022*. Recuperado desde <https://publications.iom.int/es/node/3276>
- Pérez-Soria, J. (2017). Migrantes mexicanos en los Estados Unidos: Una revisión de la literatura sobre integración, segregación y discriminación. *Estudios Fronterizos*, 18(37), pp. 1-17.
- Pérez, M., & Palma, C. (2021). De extranjeros a ciudadanos urbanos: Autoconstrucción y migración en el Gran Santiago. *Estudios Atacameños (En línea)*, 67, e3528. <https://doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2021-0010>
- Pizarro, C & Ciarallo, A. (2021) Trayectorias migratorias. En Jiménez Zunino, C & Trpin, V (Coord.) *Pensar las migraciones contemporáneas: Categorías críticas para su abordaje*. p. 327 - 332. Teseo.
- Razmilic, S. (2019). Inmigración, vivienda y territorio. En Aninat, I., Vergara, R (editores) *Inmigración en Chile. Una mirada multidimensional*. p. 101-146.
- Reckwitz, A. (2002). Toward a theory of social practices: a development in culturalist theorizing. *European Journal of Social Theory* 5(2): 243-263.
- Rihm, A, & Sharim, D. (2019). Migrantes colombianos en Santiago: experiencias y reflexiones en torno al derecho a habitar la ciudad. *Revista INVI*, 34(96), 77-102. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582019000200077>
- Rivera Sánchez, L. (2012). Las trayectorias en los estudios de migración: una herramienta para el análisis longitudinal cualitativo. En Ariza, M & Velasco, L. (Coord.) *Métodos cualitativos y su aplicación empírica. Por los caminos de la investigación sobre migración internacional*. p. 455 - 494. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales y El Colegio de la Frontera Norte
- Roberti, E. (2017). Perspectivas sociológicas en el abordaje de las trayectorias: Un análisis sobre los usos, significados y potencialidades de una aproximación controversial. *Sociologías*. 19(45) p. 300-335.

- Rodríguez-Méndez, G. (2021) Estudios de trayectoria: una revisión de sus aportes teóricos y metodológicos. *EDUCERE Investigación Arbitrada*. 25(81) pp.579-590.
- Salas, M.R. (2018). La bicicleta como modo de transporte que visibiliza el acceso desigual a la movilidad cotidiana: el caso de Santiago, Chile. *Revista de Urbanismo*, 39, 1-26. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.49157>
- Salazar, A. (2021). Experiencias de movilidad cotidiana de mujeres migrantes: explorando el barrio La Chimba desde una perspectiva feminista. *Revista INVI*, 36(102), pp. 127–156. Recuperado de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63543>
- Sampieri, R; Collado, C. y Lucio, P. (2006) *Metodología de la investigación*. 4.ta Ed. Mexico: MC Graw Hill
- Schatzki, T. (1996). *Social practices: a wittgensteinian approach to human activity and the social*. Cambridge University Press.
- Seguel, B. (2021) Una lectura feminista e interseccional a las trayectorias migratorias de mujeres colombianas residentes en el norte chileno. [Tesis de maestría no publicada]. Universidad de Chile. Recuperada de <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/186837>
- Sepúlveda, G. (2018). *Habitantes pero inmigrantes en Santiago Centro: discursos en torno a la inmigración haitiana y su relación con el espacio físico y social del barrio 10 de Julio*. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/176382>. Tesis para optar al título de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales Universidad de Chile.
- Servicio Jesuita a Migrantes. (2021). *Migración en Chile. Anuario 2020. Medidas migratorias, vulnerabilidad y oportunidades en un año de pandemia (N°2)*. Santiago, Chile. Recuperado de <https://www.migracionenchile.cl/publicaciones>.
- Servicio Jesuita a Migrantes. (2022). *Migración en Chile. Lecciones y desafíos para los próximos años: Balance de la Movilidad Humana en Chile 2018 - 2022 (3)*. Santiago, Chile. Recuperado de <https://www.migracionenchile.cl/publicaciones>
- Sheller, M & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Shove, E; Pantzar, M; Watson, M. (2012) *The dynamics of social practice. Everyday life and how it changes*. Sage.
- Silva, C. (2021) *Riesgos urbanos y uso de la bicicleta: percepciones de inseguridad en la configuración de las movilidades*. Tesis para optar al Título de Sociólogo. Universidad Alberto Hurtado
- Stefoni, C. (2013). Formación de un enclave transnacional en la ciudad de Santiago de Chile. *Migraciones internacionales*, 7(1), 161-188. <https://doi.org/10.17428/rmi.v7i1.689>

- Stefoni, C. (2015). Convivencia y migración en el centro de Santiago. En Menara Lube, G. (ed). *Las fronteras del transnacionalismo. Límites y desbordes de la experiencia migrante en el centro y norte de Chile*, p. 84-107. Santiago: Universidad de Tarapacá y Ocho Libros.
- Stefoni, C & Stang, F. (2017) La construcción del campo de estudio de las migraciones en Chile: notas de un ejercicio reflexivo y autocrítico. *Íconos* N°58. 109 - 129.
- Solé, C.; Alcalde, R.; Pont, J.; Lurbe, K.; Parella, S. (2002) El concepto de integración desde la sociología de las migraciones. *Migraciones*, 12, pp. 9-41.
- Spinney, J. (2011) A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research, *Mobilities*, 6:2, 161-182.
- Tijoux, M.E; Ambiado, C y Veloso, V. (2023) Comprensión, confianza y ética en las entrevistas con personas migrantes. *EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*. N°58. pp 15-34.
- Troncoso, S., Dri Manfiolete L. & de Zárate, A (2023). Experiencias y vivencias de mujeres ciclo activistas en la promoción de la bicicultura en Santiago de Chile *Retos: Nuevas Tendencias En Educación Física, Deportes Y Recreación*, 49, 753–761. <https://doi.org/10.47197/retos.v49.98167>
- Vaittinen, T. (2014). Reading global care chains as migrant trajectories: a theoretical framework for the understanding of structural change. *Women's Studies International Forum*. 47: 191 - 202.
- Valdebenito, F & Lube Guizardi, M. (2015). Espacialidades migrantes: una etnografía de la experiencia de mujeres peruanas en Arica (Chile). *Gazeta de Antropología*, 31(1): artículo 03. [<http://hdl.handle.net/10481/34249>].
- Waintrub, N., Rossetti, T., Oliva, I., Galilea, P., & Hurtubia, R. (2018). Caracterización socioespacial de los ciclistas urbanos de Santiago. In *Intersecciones 2016, II Congreso Interdisciplinario de Investigación en Arquitectura, Diseño, Ciudad y Territorio* (pp. 150-167).
- Yévenes, C. A., & Peláez, F. S. (2017). El uso de la bicicleta en Santiago de Chile ¿es una opción? *EchoGéO*, 40. <https://doi.org/10.4000/echogeo.14965>

Anexos

DOCUMENTO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

I. Información

Usted ha sido invitado(a) a participar en la investigación “Integración espacial de personas migrantes en la ciudad de Santiago: la bicicleta como táctica de movilidad cotidiana”. El objetivo tras esta investigación es explorar las relaciones de uso y conocimiento que establecen las personas migrantes con la ciudad de Santiago, a través de la bicicleta como práctica de movilidad cotidiana. Este estudio se enmarca en la tesis para optar al título de Socióloga de Macarena Rodríguez Vergara, estudiante de la Universidad de Chile.

Su participación consistirá dos actividades:

- 1) Una o más conversaciones guiadas por la investigadora a cargo, en base a una pauta desarrollada a partir de los objetivos de la investigación. Estas no superarán los noventa minutos por sesión y serán grabadas y posteriormente transcritas por la investigadora.
- 2) Acompañamiento por parte de la investigadora durante una jornada, cuyo foco estará centrado en los recorridos realizados en bicicleta durante la misma, los cuales serán grabados mediante un registro audiovisual.

Para decidir participar en esta investigación, es importante que considere la siguiente información. Siéntase libre de preguntar cualquier asunto que no le quede claro.

Su participación es totalmente voluntaria, y si bien, es deseable que participe en ambas actividades, también es posible aceptar sólo la entrevista. Si accede a participar, puede dejar de hacerlo en cualquier momento, o bien omitir respuesta a cualquiera de las preguntas, sin repercusión alguna. Esto no implicará ningún perjuicio para usted.

Cabe destacar que toda la información obtenida a partir de este estudio será de carácter confidencial y anónima. En los archivos de audio y texto no se incluirá información personal, reemplazando los nombres por seudónimos y omitiendo otros datos personales. Su almacenamiento será responsabilidad de la estudiante a cargo y no será utilizado para ningún otro proyecto investigativo. Las grabaciones y transcripciones serán guardadas y una vez que termine la investigación el material será destruido.

No anticipamos riesgos asociados a su participación en este estudio. Sin embargo, si usted experimenta algún malestar o tiene alguna consulta que hacer durante las actividades no dude en preguntar a la responsable de estas.

Aquellos y aquellas participantes que deseen conocer los resultados finales del proyecto de investigación pueden solicitarlos a través de los contactos establecidos en el documento.



Ante cualquier duda, puede contactarse con la estudiante encargada Macarena Rodríguez Vergara al correo: macarena.rodriguez@ug.uchile.cl o al número de teléfono (+569) 93941185. O con la profesora guía María Emilia Tijoux al correo: emiliatijoux@uchile.cl. La dirección presencial corresponde a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile ubicada en Avenida Capitán Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa, Santiago.

III. Formulario de consentimiento informado

Los resultados obtenidos de la investigación podrían ser publicados en revistas/libros y/o presentados en conferencias académicas, de manera tal que solicitamos que indique la modalidad que a usted le parezca más adecuada para ser mencionado(a).

Yo Stefanía Bolello González, acepto participar en el estudio "Integración espacial migrante en la ciudad de Santiago: la bicicleta como táctica de movilidad cotidiana", en los términos aquí señalados.

Declaro que he leído y comprendido las condiciones de mi participación en el estudio. He tenido la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido respondidas. No tengo dudas al respecto.

Stefanía Bolello

Firma Participante

Macarena Rodríguez

Firma Entrevistadora

Lugar y Fecha: Santiago 10/05/2023

Correo electrónico para la devolución de la información:

stefnb0814@gmail.com

Ante cualquier duda, puede contactarse con la estudiante encargada Macarena Rodríguez Vergara al correo: macarena.rodriguez@ug.uchile.cl o al número de teléfono (+569) 93941185. O con la profesora guía María Emilia Tijoux al correo: emiliatijoux@uchile.cl. La dirección presencial corresponde a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile ubicada en Avenida Capitán Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa, Santiago.

III. Formulario de consentimiento informado

Los resultados obtenidos de la investigación podrían ser publicados en revistas/libros y/o presentados en conferencias académicas, de manera tal que solicitamos que indique la modalidad que a usted le parezca más adecuada para ser mencionado(a).

Yo Maicol / Johanna Caballero Medina acepto participar en el estudio "Integración espacial migrante en la ciudad de Santiago: la bicicleta como táctica de movilidad cotidiana", en los términos aquí señalados.

Declaro que he leído y comprendido las condiciones de mi participación en el estudio. He tenido la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido respondidas. No tengo dudas al respecto.

CABALLERO

Firma Participante

Macarena Rodríguez

Firma Entrevistadora

Lugar y Fecha:

SANTIAGO, 19 de Mayo 2023

Correo electrónico para la devolución de la información:

MCABALLERONET@GMAIL.COM



Ante cualquier duda, puede contactarse con la estudiante encargada Macarena Rodríguez Vergara al correo: macarena.rodriguez@ug.uchile.cl o al número de teléfono (+569) 93941185. O con la profesora guía María Emilia Tijoux al correo: emiliatijoux@uchile.cl. La dirección presencial corresponde a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile ubicada en Avenida Capián Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa, Santiago.

II. Formulario de consentimiento informado

Los resultados obtenidos de la investigación podrían ser publicados en revistas/libros y/o presentados en conferencias académicas, de manera tal que solicitamos que indique la modalidad que a usted le parezca más adecuada para ser mencionado(a).

Yo Huayro Cayupalle Alvarado, acepto participar en el estudio "Integración espacial migrante en la ciudad de Santiago: la bicicleta como táctica de movilidad cotidiana", en los términos aquí señalados.

Declaro que he leído y comprendido las condiciones de mi participación en el estudio. He tenido la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido respondidas. No tengo dudas al respecto.

Firma Participante

Firma Entrevistadora

Lugar y Fecha:

27-05-2018

Correo electrónico para la devolución de la información:



FACULTAD DE
**CIENCIAS
SOCIALES**
UNIVERSIDAD DE CHILE

Ante cualquier duda, puede contactarse con la estudiante encargada Macarena Rodríguez Vergara al correo: macarena.rodriguez@ug.uchile.cl o al número de teléfono (+569) 93941185. O con la profesora guía María Emilia Tijoux al correo: emiliatijoux@uchile.cl. La dirección presencial corresponde a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile ubicada en Avenida Capitán Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa, Santiago.

II. Formulario de consentimiento informado

Los resultados obtenidos de la investigación podrían ser publicados en revistas/libros y/o presentados en conferencias académicas, de manera tal que solicitamos que indique la modalidad que a usted le parezca más adecuada para ser mencionado(a).

Yo Giovanni Andrés Díaz Mardue, acepto participar en el estudio "Integración espacial migrante en la ciudad de Santiago: la bicicleta como táctica de movilidad cotidiana", en los términos aquí señalados.

Declaro que he leído y comprendido las condiciones de mi participación en el estudio. He tenido la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido respondidas. No tengo dudas al respecto.

Giovanni Díaz M

Firma Participante

Macarena Rodríguez

Firma Entrevistadora

Lugar y Fecha: Sgo 19.07.23

Correo electrónico para la devolución de la información:

GiovanniDiazM@gmail.com



FACULTAD DE
**CIENCIAS
SOCIALES**
UNIVERSIDAD DE CHILE

Ante cualquier duda, puede contactarse con la estudiante encargada Macarena Rodríguez Vergara al correo: macarena.rodriguez@ug.uchile.cl o al número de teléfono (+569) 93941185. O con la profesora guía María Emilia Tijoux al correo: emiliatijoux@uchile.cl. La dirección presencial corresponde a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile ubicada en Avenida Capitán Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa, Santiago.

II. Formulario de consentimiento informado

Los resultados obtenidos de la investigación podrían ser publicados en revistas/libros y/o presentados en conferencias académicas, de manera tal que solicitamos que indique la modalidad que a usted le parezca más adecuada para ser mencionado(a).

Yo Brian O'neilly Montalvo, acepto participar en el estudio "Integración espacial migrante en la ciudad de Santiago: la bicicleta como táctica de movilidad cotidiana", en los términos aquí señalados.

Declaro que he leído y comprendido las condiciones de mi participación en el estudio. He tenido la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido respondidas. No tengo dudas al respecto.

Firma Participante

Firma Entrevistadora

Lugar y Fecha: Santiago. 28. junio. 2023

Correo electrónico para la devolución de la información:



Ante cualquier duda, puede contactarse con la estudiante encargada Macarena Rodríguez Vergara al correo: macarena.rodriguez@ug.uchile.cl o al número de teléfono (+569) 93941185. O con la profesora guía María Emilia Tijoux al correo: emiliatijoux@uchile.cl. La dirección presencial corresponde a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Chile ubicada en Avenida Capitán Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa, Santiago.

II. Formulario de consentimiento informado

Los resultados obtenidos de la investigación podrían ser publicados en revistas/libros y/o presentados en conferencias académicas, de manera tal que solicitamos que indique la modalidad que a usted le parezca más adecuada para ser mencionado(a).

Yo Nury Liliana Neme, acepto participar en el estudio “Integración espacial migrante en la ciudad de Santiago: la bicicleta como táctica de movilidad cotidiana”, en los términos aquí señalados.

Declaro que he leído y comprendido las condiciones de mi participación en el estudio. He tenido la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido respondidas. No tengo dudas al respecto.

Nury Neme

Firma Participante

Macarena Rodríguez

Firma Entrevistadora

Lugar y Fecha: 25 de agosto de 2023

Correo electrónico para la devolución de la información:
