



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

Memoria para optar al título profesional de Sociólogo

Producir y demandar lo público desde la movilidad cotidiana.

Una aproximación al ciclismo urbano en Santiago de Chile

Diego Pérez Espech

Profs. Fernando Campos

Diciembre, 2022.

Agradecimientos

A mis compañerxs y próximos colegas, que sepamos acompañarnos en el futuro.

Todos mis parabienes con ustedes.

A mis amigxs, por recordarme siempre quien soy.

Son lo que más amo en mi vida.

Gracias por enseñarme a pedalear.

A Kala, la carcajada familiar.

A mamá y papá, por estar siempre conmigo y ser mi vitalidad.

Abrazos y besos por miles.

A mis hermanos, por ser quienes son y entregarme aprendizajes infinitos.

Muchos derroteros nos quedan por caminar, estemos siempre unidos.

A las y los ciclistas muertos en las calles, que la memoria siempre forje nuestra identidad y el cuidado por el otro nuestras prácticas.

A Fernando y Victoria, personas de profunda admiración, por su incondicional apoyo.

A Andrés, por enseñarme a mirar al interior.

Índice

<i>Abstract/resumen</i>	4
<i>Introducción</i>	5
<i>Problematización</i>	11
Objetivo general de la Investigación	12
Objetivos específicos de la investigación	12
Argumento	13
<i>Capítulo I: Habitar en bicicleta, una disputa por la configuración de lo público en Santiago de Chile.</i>	14
Introducción	15
Habitar móvil y el ciclismo urbano: los límites para el uso del espacio público	17
Imagen N°1: Distribución por grupos socioeconómicos en Santiago de Chile.	20
Discusión Teórica: Lo público y la movilidad urbana como engranaje teórico	22
Metodología: Método de investigación y recolección de data	25
Tabla N°1: Organizaciones contactadas para selección de informantes.	27
Discusión de resultados	28
Tabla N°2: Caracterización de los informantes.	28
Tácticas y estrategias: la construcción de un hábito ciclista	29
Construcción del entorno desde los agentes vulnerados	32
Reflexiones finales	35
<i>Capítulo II: No basta con pedalear: la comprensión del ciclismo urbano como una práctica colectiva.</i>	37
Introducción	38
Entrando en el mundo del ciclista urbano	41
Discusión de resultados	43
Redes al interior del ciclismo urbano	43
La protección del otro como principio ciclista	47
Pedalear como acción política	48
Conclusiones	53
A través de la práctica	53
<i>Conclusión General</i>	55
<i>Bibliografía</i>	59
<i>Anexos</i>	67
Anexo 1: ficha de entrevistados	67
Anexo 2: pauta de entrevista	68
Anexo 3: pauta de observación	73

Anexo 4: consentimiento informado	75
Anexo 5: matriz de producción de información	78
Anexo 6: imágenes de trabajo de campo	83
1. Acompañamiento Pablo	83
2. Acompañamiento a David	84
3. Acompañamiento a Lucas	85
4. Acompañamiento a Carolina	86
5. Acompañamiento a Paula	87
6. Acompañamiento Gisela	88

Abstract/resumen

Este estudio reflexiona sobre las formas en que las personas con un uso intensivo de la bicicleta en la ciudad de Santiago construyen lo público. Se proponen dos dimensiones analíticas que conviven en el desarrollo de la práctica, a saber: las formas en que se expresa la construcción de lo público en las personas con un uso habitual de la bicicleta y la construcción de redes sociales ciclistas. Cada una de las cuales se divide en subdimensiones. En primer lugar, destacan: el desarrollo de tácticas y estrategias a partir de su uso intensivo en la ciudad y la construcción del espacio público a partir de los límites para su uso. Para la segunda dimensión, se encuentran: la construcción de vínculos sociales fuertes al interior de las agrupaciones ciclistas y el desarrollo de la práctica ciclista como acción política. Así, el presente trabajo se basa en la perspectiva de los y las habitantes de la ciudad para desarrollar lo público como una dimensión de la vida social que es construída desde las experiencias particulares y cotidianas, presentando la movilidad como clave de lectura para analizar las tensiones y conflictos de la vida urbana. A través de entrevistas en profundidad con personas de uso intensivo de la bicicleta en Santiago, un proceso de etnografía multisituada (Jirón, 2016) y la participación durante un año en ciclomarchas, el enfoque de este trabajo logró dar cuenta de que el espacio público se construye como un espacio de disputa permanente con otros modos de movilidad, mediante la articulación del ciclismo urbano como una categoría social que se define como una práctica personalizada y un logro colectivo. Los ciclistas compiten por su reconocimiento a partir de victorias fugaces durante los desplazamientos, la desorganización del espacio público y la organización colectiva. De la investigación se documentaron de manera audiovisual los acompañamientos en trayectos y la participación en ciclomarchas.

Palabras Claves: *ciclismo urbano; habitar; movilidad cotidiana; ciclo-activismo; acción colectiva.*

Introducción

La ciudad no es ajena a la forma en que la habitamos. Contiene procesos y conflictos sociales y en su materialidad se envuelven las contradicciones que los tiempos de crisis sacan a la luz. Después de más de un año de crisis sanitaria, los esfuerzos por recuperar la vida pública post pandemia, en clave urbana, presentan grandes posibilidades de transformación desde nuestras formas de habitar.

La pandemia mundial del COVID-19 trajo consigo una reconfiguración en las relaciones entre las personas y los espacios habitados. El confinamiento y el aislamiento restaron las posibilidades de participar de los espacios públicos y para muchas personas pasó a ser un espacio hostil por el peligro a contagiarse. Sin embargo, lejos de ser una experiencia estandarizada para todos los sectores de la sociedad, las posibilidades de confinamiento y la calidad de este (Aguirre et al., 2021) se vieron fuertemente determinadas por la desigualdad socioeconómica. Al respecto, el espacio urbano no se comporta como un elemento neutro; la distancia entre los principales puestos de trabajo y los hogares de empleados de baja calificación e informales, dejó en evidencia el rol social de la configuración de los espacios y la fuerte concentración de los puestos de trabajo y servicios en las comunas centrales y de mayores ingresos (Arellano & Saavedra, 2017).

En la medida en que fueron disminuyendo los contagios, y por ende, avanzando de fases para reactivar las libertades y la movilidad cotidiana, se retorna al uso del transporte público y, con ello, se vuelve a observar un perceptible aumento de vehículos en las calles que vuelve a colocar al escenario de la movilidad como un problema para la ciudad de Santiago (Gobierno de Chile, 2021).

En el ámbito urbano, Santiago es una ciudad que privilegia los automóviles en la organización del espacio público. Esto indica que es una ciudad que se planifica en función de las prácticas de movilidad de los quintiles con mayores ingresos. Según el estudio “Las Inequidades de la Movilidad Urbana” del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Iglesias et al., 2019), el quintil de mayores ingresos realiza 1,2 veces más viajes en automóvil que el quintil de menores ingresos, representando casi un 50% del total de viajes que realizan las personas de mayores ingresos. Además, de las 48.400 toneladas de contaminantes que producen automóviles y buses al año en Santiago, cerca del 90% es emitido por automóviles (Iglesias et al., 2019).

El predominio del automóvil en el diseño de la ciudad obstaculiza el camino hacia ciudades más sustentables y justas. Lo anterior, sobre todo considerando que el tiempo que se invierte en viajar, aumenta en la medida que baja el ingreso (Berrios et al. 2020).

En este sentido, el cobro de tags¹ y la política de estacionamientos pagados no son formas efectivas de reducir el uso del automóvil, sino que transfieren la posibilidad de movilizarse libremente a las economías domésticas, es decir, permitir el acceso a la ciudad para quien paga (Sagaris, 2021).

De esta forma, la bicicleta aparece como una alternativa de movilidad sostenible y que en su ejercicio produce y demanda una ciudad más sustentable. En una ciudad que privilegia el automóvil, la práctica intensiva de la bicicleta se encuentra en una situación de conflicto en el espacio público por su reconocimiento en él. Tensionar sociológicamente la movilidad, en función de una movilidad sostenible, permite cuestionar la forma en que el modelo de la ciudad de Santiago reproduce la desigualdad desde la organización del espacio público. Así, en la presente investigación, se busca realizar un esfuerzo comprensivo sobre las formas de movilidad y la manera en que la ciudad está contenida en estas experiencias cotidianas, en específico: el uso habitual de la bicicleta.

De acuerdo a la normativa vigente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (2021), establece que toda bicicleta que transite por la vía pública debe estar provista de un sistema de frenos, ya sea de pies o de manos, un foco frontal y una luz roja continua o intermitente en la parte trasera. Asimismo, los ciclos² deberán contar con huinchas o placas retrorreflectantes delanteras, traseras y laterales. Todo lo anterior, siempre y cuando las características y dimensiones del vehículo no impidan su instalación (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2021). Ahora bien, de los elementos de seguridad para los y las ocupantes de los ciclos, Chile se adhiere a la normativa internacional entregada por el Comité Europeo de Normalización (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2021), el cual exige para todo conductor de bicicletas el uso de un casco protector que cubra a lo menos la parte superior de la cabeza, y el uso de vestimenta o algún elemento retrorreflectante que sea siempre visible en la posición de conducción habitual del vehículo. Estos elementos deberán ser portados “desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida, y cada vez que las condiciones de visibilidad lo requieran” (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2021., p. 7).

A grandes rasgos, en su acepción urbanística, lo público involucra tanto a los espacios simbólicos, como físicos, que organizan la cultura urbana y la ciudadanía. Considerando los aportes de Habermas (citado en Carmenati, 2016) sobre lo público en su dimensión

¹ Sistema de cobro automático por externalidades de los usuarios de las principales autopistas de Santiago.

² “Vehículo no motorizado de una o más ruedas, propulsado exclusivamente por una o más personas situadas en él, tales como bicicletas y triciclos” (Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, 2009., p. 3).

política, en clave urbana lo entenderemos como espacios en disputa que estructuran y son estructurados según las formas de vida en común e individuales al interior de cada ciudad. Así, aparece lo público no exclusivamente por su antagonismo a lo privado (Sennet, 1974) sino también como una dimensión de la vida social que es construida desde las experiencias particulares (Barozet & Méndez, 2012).

En este escenario, aparecen las experiencias del habitar como la clave epistemológica que construye lo público en la ciudad y en particular, en las experiencias de movilidad cotidiana. Desde esta perspectiva, se busca dar cuenta que la espacialidad se construye a partir de las prácticas cotidianas (Imilan et al., 2015) y que representan una alternativa para comprender lo público desde las visiones de los y las habitantes.

Al respecto, el ciclismo urbano aparece como una puerta de entrada para problematizar la ciudad desde una dimensión personalizada. Un fenómeno en creciente auge, representa una práctica habitual que en su participación de la ciudad, exige una transformación del modelo de movilidad. Además de su perceptible oposición al transporte motorizado, el uso intensivo de la bicicleta en Santiago, refleja tensiones urbanas que responden a formas de organización del espacio público desiguales socioeconómicamente (Iglesias et al., 2019) y relacionadas a una ciudad que va en detrimento de la construcción colectiva de la vida urbana (Índice de Déficit de Ciudad, 2021).

Investigar acerca de las personas con un uso intensivo de la bicicleta en Santiago invita a explorar la forma en que los actores urbanos construyen lo público. Esto se hace desde la disputa por el reconocimiento como medio de transporte, el desarrollo de tácticas y estrategias de movilidad, la construcción de significados respecto de la vía pública y la formación de redes en torno al uso intensivo de la bicicleta.

La investigación se compone de dos apartados. El primero "Habitar en bicicleta, la disputa por una nueva configuración de lo público", compuesto por el estudio de seis casos, entrevistas y acompañamientos en trayectos a ciclistas urbanos residentes en Santiago. El segundo, "No basta con pedalear: la comprensión del ciclismo urbano como una práctica colectiva en el Chile contemporáneo", dedicado a un trabajo etnográfico enfocado en el desarrollo de ciclomarchas masivas y el desarrollo colectivo del ciclismo urbano en Santiago.

En primer lugar, se sugiere una revisión general del escenario de la movilidad en Santiago, enfocándose en la congestión vehicular y la desigualdad territorial como ejes que marcan el habitar en la ciudad de Santiago. En complemento, se espera entregar aproximaciones empíricas del ciclismo urbano al interior de esta ciudad, buscando problematizar la bicicleta como una forma de habitar que nutre de sentido lo urbano en

su uso intensivo y que produce y demanda lo público en los imaginarios de los y las ciclistas, sus discursos y experiencias en Santiago. De esto se deriva la pregunta:

¿Cuáles son las formas con que las personas con un uso habitual de la bicicleta demandan y construyen lo público en la ciudad de Santiago?

Esta pregunta buscó ser respondida a partir del análisis de entrevistas semi-estructuradas y un acompañamiento etnográfico durante los meses de marzo y julio del año 2022. La propuesta contempla un desarrollo descriptivo y comprensivo en profundidad a personas con un uso intensivo de la bicicleta en la capital chilena. Finalmente, se exponen los resultados y principales hallazgos del primer apartado.

Los resultados sostienen que la construcción de lo público por las personas con un uso habitual de la bicicleta en Santiago se expresa a través de una relación compleja con el régimen actual de movilidad urbana. En primer lugar, la investigación logra dar cuenta de que las prácticas de movilidad ciclista incluyen el desarrollo de tácticas y estrategias orientadas al reconocimiento de la bicicleta en las calles. Como producto de las experiencias de vulneración desplazándose en bicicleta por Santiago, los ciclistas desarrollan estrategias de movilidad que parten de la base de la desconfianza durante la co-movilidad. La movilización con un kit de herramientas y las medidas de seguridad estructuran sus decisiones de movilidad en el espacio público. Por otra parte, a nivel de tácticas, los ciclistas implementan la confrontación directa cuando el entorno motorizado no los reconoce y utilizan las disposiciones espaciales de la vía pública en función de sus propias necesidades (calles, veredas y ciclovías). Así, el ciclismo urbano logra desorganizar el espacio público y de esta forma disputar su uso como medio legítimo de transporte.

Por otra parte, a nivel de las representaciones de la infraestructura pública, los ciclistas construyen un espacio público que se experimenta desde la desconfianza interpersonal, el peligro y la coacción física de los vehículos motorizados.

En segundo lugar, se propone una conceptualización del ciclismo urbano como una forma de acción colectiva, que envuelve la construcción política de los ciclistas, y el desarrollo de manifestaciones sociales en bicicleta. Al respecto, se sugiere como interrogante:

¿Cómo la práctica del ciclismo se articula como acción colectiva en Santiago de Chile?

Así se articula el siguiente capítulo, titulado: “No basta con pedalear: la comprensión del ciclismo urbano como una práctica colectiva en el Chile contemporáneo”. Aquí se propone explorar los engranajes internos que operan en el uso de la bicicleta como un producto social y que decantan en la asociatividad en torno a la práctica. Para ello, se

utilizó parte del estudio de los seis participantes de distintas agrupaciones ciclistas en Santiago, y también se participó de ciclomarchas convocadas en Santiago durante el 2021 y el 2022. Una articulación del trabajo etnográfico y entrevistas que permitió construir una narrativa en torno a la comprensión del ciclismo urbano en su dimensión más colectiva - o colectivizante -, haciendo hincapié en su desarrollo como forma de acción política.

En primer lugar, los resultados exponen los elementos que permiten comprender la práctica ciclista como una forma de acción colectiva. Se entrega una caracterización de los vínculos sociales que se articulan entre las personas que tienen un uso habitual de la bicicleta y los factores que condicionan la participación en agrupaciones sociales ciclistas. En segundo lugar, se sugiere que la participación activa en ciclomarchas y la construcción de un *nosotros ciclista* decanta en el uso de la bicicleta como una forma de acción política.

Ambos capítulos, contribuyen al logro del objetivo troncal del presente documento, a saber: la caracterización de las formas en que la movilidad cotidiana en bicicleta diseña y disputa el espacio público de Santiago. Con foco en la difusión del conocimiento palpado en la investigación, el material construido comparte los hallazgos, resultados y conclusiones de un extenso proceso que contempló el estudio de seis casos de participantes de distintas agrupaciones ciclistas en Santiago, acompañamientos en trayectos cotidianos y la participación en ciclomarchas organizadas al interior de la Región Metropolitana. Un entramado metodológico que articuló la generación de productos, que a su vez contemplaron el uso de cámaras gopro para el posterior análisis de las experiencias en terreno. Así, esta tesis aborda el habitar móvil desde las Ciencias Sociales, un área usualmente referida al diseño y la arquitectura por el sentido común, permitiendo ampliar el debate e involucrar la acción social y a los actores urbanos en la construcción de un espacio público de mayor escala humana, sustentable y por lo demás, amigable con otros modos de movilidad.

Recoger la experiencia urbana desde los habitantes, y en este caso particular, de los usuarios habituales de la bicicleta como medio de transporte, permite aproximaciones más precisas a lo que en concreto es la vida en la ciudad. Sobre todo respecto de la discriminación en nombre de la movilidad, que no sólo incluye otros modos de movilidad distintos al vehículo particular motorizado, como los/as usuarios/as del transporte público, sino que también otras categorías sociales que conviven en el espacio urbano, a saber: personas de tercera edad.

De esta forma, se articula un documento que consta de una problematización general, la exposición de la pregunta de investigación y objetivos, para luego pasar a los dos capítulos que de manera independiente permiten profundizar en el fenómeno estudiado. Cada uno está dedicado a explorar y describir las experiencias y narrativas de las personas

con un uso habitual de la bicicleta, abarcando las diferentes formas de aproximarse al ciclismo urbano. Una caracterización de las prácticas y percepciones sobre los límites en el uso del espacio público, al habitar la infraestructura material de nuestras ciudades y el convivir con otros actores urbanos.

Finalmente, la investigación cierra con unas conclusiones generales que permiten recoger los principales hallazgos, responder la pregunta central y vislumbrar futuros estudios.

Problematización

El ciclismo urbano es un fenómeno de interés para la comprensión sociológica de la ciudad y el habitar en Santiago, Chile. Al respecto, el estudio de la movilidad cotidiana permite explorar la ciudad contenida en los modos en que habitamos Santiago con foco en el movimiento. Las prácticas, el contexto de experiencias, los actores, las apreciaciones, conflictos y significados, permiten desplazar la reflexión localizada en el barrio y el entorno inmediato a una que considera otras aristas de la metrópolis.

Para el ciclismo urbano, las prácticas de movilidad diseñan un espacio público en disputa por reconocimiento y exigen nuevas formas de pensar la infraestructura y cultura de la movilidad.

Junto con el robustecimiento del uso de la bicicleta post estallido social y con la pandemia del Covid-19 se acrecienta la necesidad de estrategias de movilidad individual. Con el aumento de la presencia de ciclistas, comienzan a visibilizarse con mayor frecuencia las demandas respecto del uso de calles y vías de acceso para ciclovías, la mantención del pavimento y el respeto de parte de otros actores urbanos (micros, taxis, peatones, camiones y vehículos particulares). Esto se da muchas veces a costa de siniestros viales y accidentes cotidianos en la vía pública. De esta forma, se configura como una experiencia concreta que exige una reorganización del espacio santiaguino en la medida en que aumenta su flujo y las personas se agrupan en torno a ella. Esto manifiesta la necesidad de una ciudad más sustentable, que involucra una mejor distribución de los bienes urbanos y el reconocimiento en la vía pública como medio de transporte y formas sostenibles de movilizarse.

La práctica ciclista, abre otra dimensión que entiende al habitar no exclusivamente como el derecho a la propiedad, sino desde el derecho a movilizarse. Así, se incorpora como una práctica ciudadana insurgente (Camargo, 2016) que demanda reconocimiento en la construcción del espacio público y se articula como un logro colectivo.

Como una práctica personalizada y ejercitada (Bernasconi & Tham, 2016), la práctica ciclista introduce la dimensión corporal y una experiencia de la ciudad a una escala humana en el escenario del transporte. Aquí, se busca proponer el uso habitual de la bicicleta como una forma de habitar que nutre de sentido lo urbano en su uso intensivo, y está contenida en los imaginarios de los y las ciclistas, sus discursos y experiencias. Este fenómeno estaría dado por las experiencias de lo público y por los tipos de relaciones construidas en torno a la bicicleta. Así, la investigación se propone dar cuenta de la construcción y demanda de lo público en Santiago, desde las prácticas privadas y estrategias de movilidad cotidiana sobre la bicicleta.

La presente tesis se articula en dos capítulos independientes que abordan la misma temática desde dos focos, a saber: la construcción de lo público desde el ciclismo urbano y la articulación de este como acción colectiva. Una mixtura de perspectivas que logran explorar a profundidad el fenómeno de estudio; desde la comprensión detallada de la práctica misma, hasta la caracterización de los procesos de asociatividad que atraviesan las prácticas individuales. De esta forma, este estudio implica un aporte a la sociología en tanto corresponde a una aproximación novedosa y comprensiva a las prácticas de habitar, con foco en la movilidad como eje articulador de nuestras ciudades y relaciones urbanas. Habitar la ciudad también son trayectos, y en la vida cotidiana se construyen significados que configuran la posición social de los sujetos. Al respecto, esta tesis se plantea como una posibilidad para descifrar lo que allí se gesta, desde la visión de un actor en particular: las y los ciclistas.

A partir de estos elementos, surge la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo las personas con un uso habitual de la bicicleta demandan y construyen lo público en la ciudad de Santiago?

Objetivo general de la Investigación

Caracterizar las formas en que la movilidad cotidiana en bicicleta diseña y disputa el espacio público de Santiago.

Objetivos específicos de la investigación

- a. Caracterizar las formas en que se expresa la construcción de lo público en las personas con un uso habitual de la bicicleta en Santiago.
- b. Caracterizar la construcción del ciclismo urbano como acción colectiva en Santiago.

Argumento

En base a la pregunta anterior, se presupone que el uso habitual de la bicicleta corresponde a una experiencia individual de desplazamiento por la ciudad de Santiago, que en su actividad produce el espacio público para los ciclistas y tensiona el habitar en la ciudad. Asimismo, se constituye como un fenómeno colectivo, en la medida en que se comparten experiencias de movilidad.

En este sentido, el argumento de esta investigación sostiene que la construcción de lo público versa en las prácticas individuales y cotidianas de movilidad. Así, se asume que hay una relación fluida entre la vida privada y lo público, que coloca en el centro de la configuración de la ciudad a los habitantes y las formas de habitar. En el caso particular de la bicicleta, se propone una práctica espacial unitaria, que en su repetición diaria estructura una performance ciclista que tensiona el binarismo pedestre-motorizado del ordenamiento clásico de la vía pública. De esta forma, las personas con un uso habitual de la bicicleta en Santiago de Chile, se articulan como un fenómeno que está en constante roce con otros modos de movilidad, mediante procesos de decisión a través de los cuales se hacen cargo del uso del espacio público. Una agencia que se construye en la interacción con los vehículos motorizados, y que tiene como resultado la consolidación de tácticas que fluctúan entre la transgresión de las reglas del tránsito y la obediencia a éstas, la necesidad de ser visibles y predecibles para los otros modos de movilidad y la confrontación verbal cuando otros modos de movilidad les pasan a llevar. Todo esto, condicionado por las experiencias personales de exclusión en la vía pública, y en función de desafiar el espacio mediante la desorganización de su tradicional configuración material.

Como uno de los eslabones más frágiles de la vía pública, los usuarios diarios de la bicicleta proponen ser reconocidos como actores urbanos en legítimo uso de las calles de Santiago, con una fuerte conciencia como agentes excluidos tanto por las disposiciones materiales del espacio público, como por la coacción física de otros modos de movilidad, y como una práctica unitaria repleta de compañerismo, que al agruparse tiende a participar por la demanda de otras consignas sociales, tanto viales como ajenas a la bicicleta, y a formar fuertes vínculos humanos en torno al uso de la bicicleta.

Capítulo I: Habitar en bicicleta, una disputa por la configuración de lo público en Santiago de Chile.³

El reciente auge del ciclismo urbano en Santiago ha convertido la movilidad y planificación urbana en un tema central para pensar los espacios públicos. La adaptación de la morfología de Santiago en función de las necesidades del automóvil articula un modelo de ciudad en donde el espacio público se transforma en un espacio conectivo, perdiendo el papel de sociabilidad, y reproduciendo una planificación fragmentada que favorece a las comunas con mayor capacidad de inversión. Al respecto, ¿de qué manera los usuarios habituales de la bicicleta performan y construyen el espacio público? A partir de entrevistas y un proceso de etnografía multisituada (Jirón, 2016), el estudio analiza seis casos de agrupaciones ciclistas formadas durante el Estallido Social en Chile (2019). Se argumenta que los ciclistas configuran hábitos de movilidad a través de tácticas y estrategias que versan en la desorganización del espacio público y victorias fugaces durante el desplazamiento, y por otra parte, habitan el espacio público desde sus límites; la coacción física, la insuficiencia de infraestructura vial y la desconfianza hacia los otros modos de movilidad. De esta forma, estructurado por un entorno motorizado, se configura un espacio público definido en la competencia por su uso y la persecución de reconocimiento como un modo legítimo de movilidad.

Conceptos claves: *Movilidad urbana; Espacio Público; Experiencia de habitar; Ciclismo urbano.*

³ Paper pensado para la Revista de Antropología Experimental, Universidad de Jaén. Pide introducción, antecedentes, discusión teórica, discusión de resultados y conclusiones. El máximo es 10.000 palabras con excepciones. Este paper tiene 8.314 palabras.

Introducción

La construcción del espacio público, a escala humana, se desarrolla a través de relaciones sociales estáticas y desplazamientos cotidianos. Desde una perspectiva sociológica, las prácticas cotidianas de los y las habitantes de una ciudad diseñan y significan el espacio. El territorio, además de ser un conjunto de elementos materiales, también es el resultado de procesos socioculturales (Aliste & Musset, 2014) y se encuentra contenido en el imaginario, los discursos y las prácticas de los actores que los habitan. En este contexto, el estudio de las personas que hacen un uso habitual e intensivo de la bicicleta busca conceptualizar el espacio público desde sus unidades de significado más primarias, a saber: los habitantes y las formas de habitar.

En su acepción política, lo público se entiende como un espacio de debate o deliberación en el que convergen los sentidos generales de la ciudadanía (Barozet & Méndez, 2012). Sin embargo, ampliando los márgenes analíticos, en su acepción urbana lo público refiere tanto a los espacios simbólicos, como físicos, que organizan la cultura de una ciudad y la ciudadanía. Así, la configuración histórica de la ciudad es la historia del espacio público (Borja & Muxi, 2003).

Enfocándose en la movilidad como forma de habitar la metrópolis, la construcción de una cultura de movilidad privada y motorizada es comprendida como una de las principales problemáticas para la convivencia entre los actores urbanos en Santiago de Chile. Además, la reconfiguración de las relaciones entre personas y espacios habitados provocada por las medidas de confinamiento y distanciamiento social producto del COVID-19, hizo perceptibles las fuertes desigualdades que atraviesan la capital chilena: una ciudad con débiles procesos de integración territorial (Aguirre et al., 2021), que aglomera un 60% de la población en zonas de prioridad o alta prioridad de inversión pública (Índice de Déficit de Ciudad, 2021) y concentra los principales puestos de trabajo y servicios básicos en un distrito central que agrupa a los sectores centrales y privilegiados (Arellano & Saavedra, 2017). Al respecto, urge una reflexión acabada de nuestras ciudades a partir del reconocimiento de los procesos de malestar social y cultural que las atraviesan.

Ingresar a la comprensión crítica de la metrópolis desde formas sostenibles de movilizarse, implica asumir que el espacio público en Santiago es un espacio de exclusión y disputa de categorías sociales diversas. En este, existe una sobrerrepresentación infraestructural y normativa de los sectores de mayores ingresos y, por consiguiente, de las estrategias privadas motorizadas de movilizarse.

De la mano con el desconfinamiento - el uso nuevamente de espacios compartidos y la necesidad de moverse -, el crecimiento exponencial del parque automotriz ha tensionado el régimen de transporte en la capital chilena: un espacio público definido por una convivencia hostil entre los agentes urbanos, que favorece el transporte particular motorizado en desmedro del transporte público y otros modos de movilidad.

Mediante el reconocimiento de las subjetividades y experiencias ciclistas en Chile, esta investigación propone su conceptualización como actores relevantes para comprender la configuración de lo público en Santiago. La bicicleta introduce una dimensión experiencial personalizada que paradójicamente también se articula como un logro colectivo (Bernasconi & Tham, 2016). Así, se abre la posibilidad de pensar las colosales ciudades latinoamericanas desde una escala humana y estrategias de movilidad particulares que construyen la ciudad en sus experiencias; un sujeto de estudio que permite revelar el potencial transformador de la movilidad sustentable.

Incorporar las prácticas ciclistas en el diseño de la ciudad y el espacio público implica reflexionar críticamente sobre el modelo de crecimiento urbano. El propósito de este capítulo está en caracterizar las formas en que las personas con un uso habitual de la bicicleta construyen lo público en Santiago de Chile, a partir de una caracterización de las prácticas de movilidad y los procesos de significación del espacio público.

Una investigación construida metodológicamente a partir del estudio de seis casos de personas partícipes de distintas agrupaciones ciclistas repartidas por la capital chilena. Diversidad que abarcó un colectivo reunido en torno al reconocimiento de las dicidencias sexo-genéricas, una agrupación separatista de mujeres feministas, tres agrupaciones arraigadas a comunas específicas de Santiago y una agrupación dedicada a las carreras urbanas en bicicletas de piñón fijo tipo AlleyCat⁴. Esta construcción del problema tuvo como principales herramientas metodológicas la entrevista en profundidad y la etnografía multisituada para hilar los procesos culturales imbricados en el estudio comprensivo de la movilidad (Jirón & Imilan, 2016). Así, se ofrece una lectura de las complejas tramas presentes en el habitar móvil, a partir de una reflexión del espacio público, que conceptualiza la práctica ciclista en Santiago como una forma particular de habitar nacida de la exclusión en las calles; lo público como un objeto en constante construcción por los discursos y las experiencias en trayectos de los y las participantes.

La primera sección del capítulo recoge los antecedentes que enmarcan el habitar móvil en Santiago y otras ciudades latinoamericanas; la relación entre movilidad y desigualdad y una visión general de la historia reciente del ciclismo urbano en la capital chilena. La

⁴ Carreras informales en bicicleta contemplan un circuito extenso al interior de áreas urbanas.

segunda parte, expone los principales elementos teóricos que nutren la comprensión sociológica del fenómeno estudiado, haciendo una revisión general de los principales pilares que guían el sucesivo análisis. La tercera parte contempla la discusión metodológica, justificando las técnicas de construcción de información, las herramientas de análisis y la selección de casos. La cuarta expone los resultados; una descripción acabada de las dos dimensiones que resultaron del estudio, a saber: la comprensión de las tácticas y estrategias de movilidad ciclista y los significados del espacio público al desplazarse en bicicleta por Santiago. Finalmente, las conclusiones ofrecen una reflexión sociológica de la construcción de lo público a la luz de los resultados; la competencia por el espacio como cultura estructurante de las prácticas de movilidad, la imposición de límites para el uso del espacio público y el desarrollo de prácticas sociales transgresivas por parte de los usuarios de bicicleta en pos de reconocimiento en el espacio público.

Habitar móvil y el ciclismo urbano: los límites para el uso del espacio público

Haciendo un mapeo general de la movilidad en la ciudad de Santiago, este apartado profundiza en la congestión vehicular como una de las problemáticas centrales para la convivencia urbana entre los habitantes de Santiago. Luego, se expone el cruce entre movilidad y desigualdad socioeconómica, con el fin de perfilar a la movilidad como una forma de habitar inmersa en relaciones sociales desiguales. Finalmente, la sección cierra planteando al ciclismo urbano como un fenómeno en crecimiento y cuya consolidación en Santiago ofrece nuevas perspectivas para leer el espacio habitado.

Las lógicas de la infraestructura en la ciudad de Santiago se han ejecutado en función de poder satisfacer la oferta y demanda de los vehículos motorizados particulares. Ejemplo de ello, son los proyectos Vespucio Oriente I y II que están próximos a ser inaugurados; un mega proyecto concesionado por el Gobierno de Chile que contempla el cierre del Anillo Américo Vespucio: una red de autopistas circunscrita en el Área Metropolitana de Santiago, compuesta por dos calzadas de tres pistas por sentido vehicular.

Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), durante el 2020 en la Región Metropolitana se contabilizaron un total de 2.117.118 de vehículos motorizados en circulación, representando un crecimiento de un 11,3% respecto del año 2015, y siendo 1.504.177 automóviles de uso particular. Para finales del año 2021, el parque automotriz en Chile aumentó considerablemente, llegando a bordear las 5,5 millones de unidades según la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC, citado en ISCI, 2021). Esto resulta problemático si se considera que la tasa de crecimiento del parque automotriz aumenta con una velocidad mucho mayor que la infraestructura urbana disponible.

Las consecuencias del exceso de vehículos motorizados en Santiago se evidencian en el costo del tiempo. Según el informe de Congestión Urbana del Banco Interamericano de Desarrollo⁵ (2021), la capital de Chile se ubicó como la segunda ciudad de América Latina y el Caribe con el más alto valor del tiempo, quedando solamente detrás de Montevideo. Según el mismo estudio, Santiago es la séptima ciudad con mayor congestión vehicular en la región, después de Sao Paulo, Ciudad de México, Lima, Bogotá, Río de Janeiro y Buenos Aires, y el quinto lugar – después de Bogotá, Lima, Montevideo y San Salvador – según las horas perdidas por viajero en el tráfico. Para tener una proporción, si bien Sao Paulo perdió en congestión vehicular más del doble de horas que Santiago (702 millones de horas y 160 millones de horas respectivamente) (BID, 2021), el total de horas perdidas en la capital chilena significó un 1% del PIB de Santiago, en contraste con el 0,9% que significó para Sao Paulo. Es decir, el costo de moverse en Santiago es considerablemente perjudicial para la situación nacional en comparación a otros países donde la congestión es incluso aún mayor.

La relación entre la movilidad y la morfología de las ciudades es evidente, y que la base del desarrollo urbano sea el transporte motorizado es causa y síntoma de una ciudad insostenible (Flemer, 2021). Los elevados niveles de congestión vehicular, el aumento del tiempo del viaje, los costos de desplazamiento y las perjudiciales consecuencias para la calidad de estos fueron parte del negativo impacto social (Arellano & Saavedra 2017). Sin embargo, estas consecuencias no afectan a la población de manera equitativa, ya que quienes pertenecen al quintil de mayores ingresos realizan el 50% de sus viajes en automóvil particular, en contraste con el menos de 5% realizado por el quintil más bajo (Giraldez et al. 2019). Además, cabe señalar que las principales zonas de congestión en Santiago corresponden al centro de la ciudad y al sector oriente respectivamente (BID, 2021). La clara concentración de los puestos de trabajo en esas zonas da cuenta de un modelo de ciudad monocéntrico (Arellano y Saavedra, 2019); un distrito central que incluye la mayoría de las actividades desarrolladas por la población de la ciudad, así como a la población de mayores ingresos, mientras que se relega a la periferia a los grupos de menores ingresos.

Los problemas relativos a la congestión vehicular conviven con la necesidad de movilizarse. Según la Mesa Regional de Movilidad (2019), se estima que, del total de viajes realizados al día en Santiago, un 20,7% corresponde a viajes hacia el trabajo, de los cuales un 14,5% incluyen distancias entre 7 y 10 km. Además, un 9,0% de los viajes son hacia el lugar de estudio, y un 45,5% de regreso a casa. En este escenario, cabe reflexionar sobre las grandes distancias recorridas hacia los principales lugares de trabajo, junto con afrontar esta situación en el marco de la pandemia causada por el COVID-19.

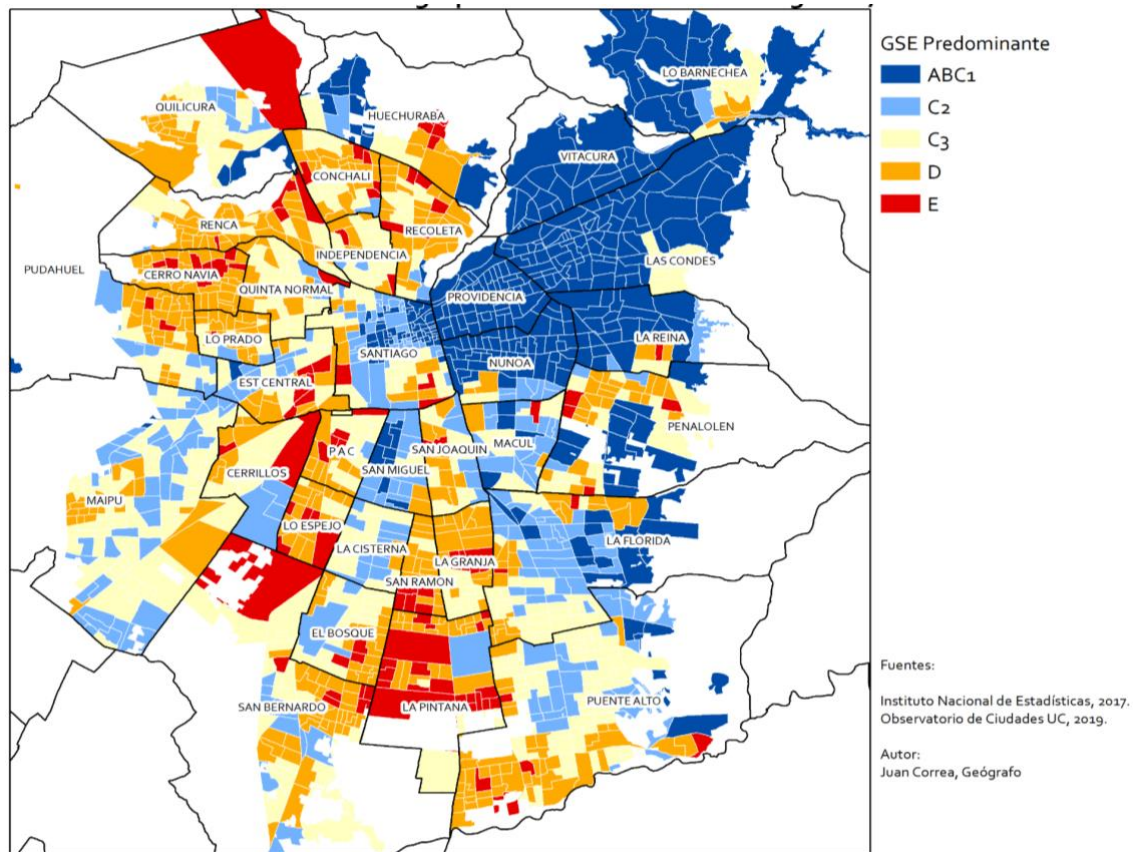
⁵ Abreviado también por las sigla “BID”.

Desde el año 2020, debido a las medidas de confinamiento, la movilidad se vio limitada a los territorios de residencia. El uso del espacio y del transporte público quedaron restringidos por el peligro de contagiarse. Sin embargo, la adaptación al confinamiento de cientos de hogares por medio del teletrabajo, contrasta con la realidad de aquellos empleados de baja calificación e informales. Estos, además de persistir con la necesidad urgente de salir a trabajar, *“presentan una clara aglomeración en las zonas norponiente y sur de Santiago, con una correlación espacial entre zonas donde existe mayor morbilidad, menor cobertura de salud y mayor mortalidad asociada a COVID-19”* (Aguirre et al. 2021, p. 49).

En complemento, según el Índice de Déficit de Ciudad (2021), un 60% de la población del Gran Santiago vive en zonas de prioridad o alta prioridad de inversión pública. Para precisar esta información, el nivel de prioridad se define según la distancia que hay por manzana a cinco bienes urbanos con financiamiento público⁶ (900 metros o más) y con un 70% o más de hogares vulnerables según el Registro Social de Hogares. Las experiencias de habitar se enmarcan en una ciudad con problemáticos niveles de congestión vehicular, y con débiles procesos de integración social y territorial. Esto último se evidencia en la marcada segregación espacial por grupos socioeconómicos en Santiago de Chile (OCUC, 2019) expuesta en la imagen N°1.

⁶ Educación inicial, educación básica, salud primaria, plazas y parques.

Imagen N°1: Distribución por grupos socioeconómicos en Santiago de Chile.



Fuente: Observatorio de Ciudades UC (OCUC, 2019)

El uso de la bicicleta en una ciudad con las particularidades de Santiago, no sólo expresa la desigualdad en las condiciones de desplazamiento según la capacidad de inversión que tiene cada comuna, sino que también dice relación con las dificultades infraestructurales para el acceso a bienes y servicios básicos en sectores de menores ingresos. Al respecto, una planificación urbana que privilegia la conectividad y la oferta del viaje motorizado, se ciñe por un criterio de accesibilidad única a la movilidad urbana que sigue nutriendo la concentración de los principales servicios en el distrito central (Arellano y Saavedra, 2019). De esta forma, se invisibilizan las necesidades de los distintos territorios en cuanto al acceso de bienes urbanos, y se constituye una mirada disgregada de la planificación urbana. Para el ciclismo urbano, esto se traduce en proyectos de ciclovías construídos por tramos interrumpidos e inconexos, la exclusión espacial y cultural de las vías para transporte motorizado, y la falta de reconocimiento por otros actores urbanos. Además, se promueve infraestructuralmente una concentración del uso de la bicicleta en las comunas de mayores ingresos, lo cual resulta paradójico por sus beneficios en cuanto a su eficiencia en los costos de transporte y mantención.

Desde comienzos del siglo XXI, se ha podido observar un crecimiento sostenido de ciclistas en Chile. Los datos producidos por la encuesta estudio Origen - Destino de Viajes (2012), evidencian un crecimiento de un 105,5% en el uso funcional de la bicicleta en Santiago; de tener 328.979 viajes diarios en el 2001, para el 2012 la suma aumentó a 676.007. Entre estos mismos años, del total de viajes registrados en Santiago, la bicicleta pasó de ser un 2,1% a un 3,9%. (Origen Destino de viajes, 2012). Además, según la Encuesta Nacional del Medio Ambiente (2018), un 8% de la población que habita en la Región Metropolitana utiliza la bicicleta como medio de transporte.

Tras el estallido social del 2019, ante los problemas de locomoción pública y la destrucción de semáforos en el Gran Santiago, este crecimiento lento y sostenido se vio acelerado, y la presencia de ciclistas en las calles aumentó perceptiblemente. Un estudio desarrollado por el Departamento de estudios del Automóvil Club (CNN Chile, 2020), indica que la cantidad de ciclistas aumentó en un 10% en la capital durante los últimos meses del 2019.

En la medida en que la oleada de protestas iniciadas el 18 de octubre tendió a la concentración en Plaza Dignidad⁷, las ciclomarchas organizadas permitieron desconcentrar el espacio físico de protesta y movilizarse hacia distintos sectores de la capital: barrios de altos ingresos y hacia las periferias de Santiago. Al desplazar el foco del conflicto, la bicicleta adquiere legitimidad como un componente en la variación accionalista del conflicto y comienza a ser cada vez más común su uso como medio de protesta, incluso durante la pandemia. Esto último, junto al surgimiento de diversos colectivos ciclistas⁸ en Santiago.

Además, el aumento de su uso para evitar las aglomeraciones y contagios ha hecho más visibles las necesidades que desde hace años vienen levantando las agrupaciones ciclistas: la necesidad de más y mejor infraestructura, mayor accesibilidad y seguridad en los trayectos. Según CONASET⁹, para el 2020 los usuarios de bicicleta participaron en 2.934 siniestros viales, de los cuales 109 ciclistas resultaron fallecidos y 2.491 con algún tipo de lesión. De lo anterior, es relevante considerar que, del total de fallecidos por accidentes de tránsito a nivel nacional, la participación de ciclistas ha aumentado de un 5% a un 7% entre los años 2019 y 2020. En complemento, el ciclismo urbano también convive con la mala calidad de infraestructura de las ciclovías. A partir de los resultados de la Mesa

⁷ Zona de concentración de las principales protestas durante el Estallido Social de 2019.

⁸ Santiago Norte Pedalea, Pedales Sur Oriente, San Joaquín en Pedales, San Miguel Pedalea, La Cisterna Pedalea, Pedalhue, Pedal Lo Prado, Pedalrxs Estación Central, Maipu Independiente, Cleteros Go! Pte. Alto, Bajos de Mena Pedalea, Lo Espejo Bike, entre otras.

⁹ Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.

Regional de Movilidad (2019), de la calificación de las ciclovías en Santiago, un total de 121,22 km (61,86%), fue calificada como ciclovías de bajo estándar. A partir de lo señalado, se abre paso a la discusión sobre la práctica ciclista como estrategia de movilidad activa, que opera como un conector espacial sustentable y eficiente en la capital chilena.

El auge del ciclismo urbano, permite reflexionar a una escala humana y desde la movilidad cotidiana, sobre problemáticas relativas al derecho a la ciudad. El foco del estudio está en la movilidad al interior de las urbes como un tema central para la construcción material de estas, capaz de configurar las interacciones entre los distintos actores urbanos. Sobre esto último, la experiencia de habitar en una ciudad con débiles procesos de integración territorial y una supremacía del mercado automotriz, abre nuevas perspectivas acerca de la distribución de los bienes urbanos, principalmente desde la perspectiva de los y las habitantes. En lo sucesivo, se sugieren algunas reflexiones teóricas al respecto.

Discusión Teórica: Lo público y la movilidad urbana como engranaje teórico

El giro de la movilidad en los estudios urbanos implica distanciarse conceptualmente de la vivienda y el barrio como unidades aisladas entre sí (Imilán & Jirón, 2018). Enfatizar en las dimensiones móviles del habitar abre la comprensión de los límites difusos que hay entre lo público y lo privado en la acción de movilizarse. Al respecto, la participación en la vía pública como agentes urbanos se entremezcla con la construcción cotidiana de la vida privada; el habitar móvil involucra un desarrollo de estrategias y decisiones de movilidad que forman parte del reconocimiento como actores urbanos y participan desigualmente en la imposición cultural y normativa de los límites para hacer uso de lo público. En esta perspectiva, es relevante dialogar con los conocimientos surgidos de la experiencia y organización de prácticas sociales singulares, que construyen lo público a nivel privado, en la convivencia con otros actores y en su materialidad. En este marco, el apartado perfila al ciclismo urbano como una categoría social en búsqueda de reconocimiento por otros agentes urbanos.

De acuerdo a Habermas (citado en Carmenati, 2016), lo público en occidente surge como un espacio en disputa, que tras la irrupción de la sociedad de masas y la tecnocracia, sucede en un modelo de dominación que sustrae las posibilidades de deliberar políticamente por parte de la ciudadanía. Así, en lo público se alberga tanto un potencial emancipatorio, como la manipulación de la ciudadanía. Esto último, manifiesto en la tecnocracia como un sistema de dominación contemporánea que opera en nombre del

interés general y el conocimiento experto - sin sesgos políticos ni individuales -, expropiando la posibilidad de la ciudadanía de incidir en temas públicos.

Ahora bien, esta usurpación de la capacidad deliberativa que tiene la ciudadanía no sólo se vierte en asuntos políticos, sino que también tiene una dimensión espacial. Para Lefebvre (1960 en Camargo, 2016), la organización de la ciudad en funciones sociales compartimentadas (trabajar, consumir, educar, distracción y habitar), contribuye a la fragmentación de la vida en común en iniciativas privadas, reemplazando la construcción colectiva de la vida urbana, por un agregado de funciones susceptibles de ser privatizadas. De esta forma, el espacio público se configura a partir de la imposición de límites para su uso, en el que hay un dominio normativo y material de las formas motorizadas de movilizarse, privilegiando la conectividad y circulación entre espacios sociales aislados y excluyendo a los eslabones más débiles de la movilidad; aquellos de una menor escala o escala humana. De este modo, desde la perspectiva de los actores urbanos no reconocidos en la vía pública, el espacio público empieza a ser experimentado como el espacio de un otro (Torres et al., 2019).

Al respecto, si bien lo público y lo privado se entienden usualmente en su antagonismo, en algunos casos, las personas ejercen en términos personales asuntos públicos (Sennet, 1974). Así, pareciera que no existe un abismo insalvable entre ambos, mientras se entienda que de la vida cotidiana y los contextos de experiencia emergen formas de construir lo público. Los procesos de privatización de la vida moderna obligan a las personas a resolver problemas públicos en su esfera privada. Por ejemplo, para la clase media en Chile, temas que antes fueron correspondientes a la esfera pública, hoy son problemas individuales: la educación, la salud, el sistema de pensiones, entre otros. Lo cual responde al ciclo de expansión neoliberal en Chile que convierte en mercancía cosas que no lo eran antes y las coloca en la esfera de la circulación (Barozet & Méndez, 2012).

La construcción de la movilidad como enfoque para la investigación social (Imilán & Jirón, 2018) pone en el centro a las experiencias y decisiones de movilidad en una continuidad de relaciones. En este continuo, conviven distintos espacios-tiempos, en donde la distancia entre el espacio privado y público tampoco posee una legibilidad clara. Esta es una disposición analítica central para leer el habitar móvil, ya que considera todo tipo de flujos que ocurren dentro del área urbana. Al respecto, si bien toda unidad de estudio supone un recorte de la realidad (Imilan et al. 2015), centrar la mirada en la movilidad deslocaliza la reflexión de lo urbano de su unidad exclusivamente residencial. El estudio de los trayectos cotidianos parte del supuesto del espacio experimentado, colocando el foco en la construcción de lo público desde las prácticas de movilidad. Así, se involucran tanto las decisiones individuales en tiempo real, junto al funcionamiento del resto de los actores urbanos y la ciudad en el espacio público, donde los viajes

individuales siempre están en relación con otros (Imilan & Jirón, 2018), además de dar cuenta de los diferentes escenarios y disposiciones territoriales dentro de una misma ciudad. El seguimiento de la movilidad junta lo que se podría llamar “la movilidad como objeto”, y desde ahí comprender las relaciones de co-movilidad entre los distintos modos de transporte, las barreras de accesibilidad (físicas, financieras, disposición de tiempo, corporales, tecnológicas, entre otras) que varían en virtud de las condiciones socioculturales de cada individuo o grupo -y, por ende, los barrios o sectores específicos-, así como complementar este objeto con aquello que se extrapola de la movilidad misma; la construcción de significados, perspectivas, imaginarios de elementos inmateriales - como lo público - y de factores materiales o de infraestructura - como la vía pública -.

En este sentido, abordar la construcción de lo público desde el uso intensivo de la bicicleta en Santiago, implica reconocerla como una práctica de movilidad cotidiana que experimenta y significa el espacio público (Imilan et al. 2015). Esta práctica social singular, permite abordar lo público como un objeto en constante construcción, y comprenderlo desde la perspectiva del habitante: la ciudad configurada en el dominio de quienes la viven (Aliste & Musset, 2014).

Ahora bien, tradicionalmente, las Ciencias Sociales abordan el habitar limitándose a los barrios y formas comunitarias de resistir a los procesos estructurales de individualización (Imilan et al. 2015). Estas comunidades basadas en un territorio compartido representan un habitar marginal y de reclusión, al margen de la vida en la gran ciudad. Sin embargo, este estudio propone una perspectiva cuyo foco está en rescatar las experiencias particulares de movilidad y develar otras formas de construir la ciudad insertas en la metrópolis. Así, aparece la bicicleta como un objeto que permite personalizar la ciudad. Una experiencia corporal que en contadas ciudades del mundo se plantea como la alternativa ante la hegemonía del transporte motorizado (Sánchez, 2016). Sin embargo, pedalear en las ciudades, por lo general, es una actividad difícil y peligrosa, ya sea en sus acepciones como transporte cotidiano, instrumento deportivo, medio de trabajo, recreación o vehículo de protesta. En este marco, el ciclismo urbano se construye como un fenómeno antagónico a los vehículos motorizados, principalmente porque exige un cambio cultural y material en la movilidad. Una cultura ciclista que dice relación con el conjunto de experiencias de una minoría excluida en las formas de desplazarse (Sánchez, 2016).

En su calidad de experiencia corporal, la práctica ciclista en las grandes ciudades “*se plantea como una forma de expresión corporeizada que revela, a través de la exposición de imágenes de cuerpos en movimiento, buena parte de las fracturas, contradicciones y tensiones urbanas*” (Sánchez, 2016. p. 132). Así, su participación en la ciudad se encuentra estrechamente vinculada con la transformación del modelo de movilidad.

La capacidad transformadora del ciclismo urbano está en su reconocimiento como práctica, herramienta y actor urbano relevante. En este sentido, es posible ubicar la participación del ciclismo en la ciudad, como una forma de disputar su reconocimiento y exigir el derecho a una ciudad sustentable. En ciudades altamente dominadas por el tráfico motorizado, el uso intensivo de la bicicleta refiere a una práctica ciudadana insurgente (Camargo, 2016), que abre otras dimensiones para aproximarse al problema del habitar y el modelo de desarrollo urbano existente.

Así, el estudio articula un tridente conceptual que construye al ciclismo urbano como un fenómeno social entrelazado por la vida pública, la experiencia del habitar y el espacio público; una agencia que define un estilo de vida urbana más sustentable y conectado con el espacio vivido. Una narrativa y acción social configurada por la tendencia estructurante de repetir la misma práctica diariamente (Spinney, 2010), y que busca ser explorada mediante una aproximación cualitativa, considerando las experiencias de lo público, que abarcan el desarrollo de tácticas y estrategias de movilidad y la persecución de reconocimiento a través del desplazamiento.

Metodología: Método de investigación y recolección de data

El estudio desarrolla una estrategia de producción de información descriptiva y exploratoria, que se divide en dos herramientas: la entrevista en profundidad y la etnografía multisituada (Jirón & Imilan, 2016).

En primer lugar, las entrevistas permiten el registro discursivo de los actores involucrados; la gramática que tienen del uso de la bicicleta en sus vidas privadas, las redes de relaciones que generan en torno a la bicicleta y las experiencias de lo público en Santiago. El instrumento utilizado para la recolección de datos fue una pauta de preguntas (Anexo 1), cuya característica semi-estructurada facilitó el surgimiento de elementos para el análisis y la profundización durante las entrevistas; experiencias repetitivas o icónicas, compartidas o divergentes entre los y las entrevistadas.

En segundo lugar, se realizó un proceso de etnografía multisituada, que contempló recorridos con los ciclistas urbanos entrevistados. Considerando la propuesta de Bernasconi & Tham (2016), se acompañó en un total de 120 km a las personas entrevistadas en uno o más trayectos cotidianos, observando las decisiones de movilidad y selección de espacios, obstáculos en los trayectos, las relaciones con otros actores urbanos y modos de movilidad, y las redes de relaciones formadas con otros ciclistas. Estos fueron grabados con una cámara gopro.

El propósito de la etnografía multisituada está puesto en la movilidad como un enfoque para la investigación social (Imilán & Jirón, 2018), que devela cómo las distinciones entre lo privado y lo público no poseen límites claros cuando la metodología se desplaza. El estudio se focalizó en aquellas características no estáticas de las unidades observadas, a saber: las prácticas de movilidad. Menos evidentes en los discursos declarados por los actores durante las entrevistas. Esta metodología consideró que el movimiento puede transformar significativamente el objeto de estudio, en uno que es producido durante la movilidad (Imilán & Jirón, 2018).

Los datos recogidos a través de las entrevistas y el material audiovisual, fueron analizados con la técnica de análisis de contenido, concentrándose en los elementos latentes de los datos verbales, visuales y transcritos. En el caso de las entrevistas, el análisis contempló un proceso de codificación abierta. Este proceso expresó los datos en forma de conceptos (códigos) y luego se agruparon en categorías que condensan los fenómenos observados.

El universo estudiado lo componen todas las personas que tienen un uso habitual de la bicicleta en Santiago de Chile. Para efectos de esta investigación, se recurrió a las diferentes agrupaciones de ciclistas que realizan un trabajo activo en función de consolidar el ciclismo urbano en la ciudad. Esta selección buscó facilitar la ubicación de usuarios habituales de la bicicleta. De acuerdo a la accesibilidad del investigador, del total de agrupaciones rastreadas se tomaron como referencia seis. El tipo de muestra es no probabilística o dirigida, y está basada en actores tipo, que cumplen con: personas integrantes con al menos 1 año de participación activa en su agrupación, mayores de 18 años y que ocupan la bicicleta como principal medio de transporte (cinco o más días a la semana) con una trayectoria de entre 3 o más años de experiencia sobre la bicicleta.

Estos criterios permiten tener un abanico de informantes lo suficientemente diverso como para investigar las distintas experiencias del ciclismo urbano en Santiago, y garantizar que estos efectivamente tengan un uso habitual de la bicicleta en la ciudad. De la muestra se excluyó a quienes practican ciclismo en montaña por no ser estrictamente un medio de transporte en la ciudad, y personas con bicicletas a motor, ya que agregan variables a la experiencia que responden a estrategias de movilidad motorizadas.

Como la selección de casos apuntó a obtener una diversidad de experiencias, se trató de incluir actores provenientes de las dos macrozonas de Santiago (zona oriente y zona poniente), así como cumplir con una distribución equilibrada por cuotas de género asociadas a hombres y mujeres.

Si bien las organizaciones seleccionadas comparten la promoción del ciclismo urbano, se trató de que fueran heterogéneas entre sí según dos criterios: agrupaciones enfocadas en

la organización de eventos deportivos de ciclismo urbano en Santiago y agrupaciones dedicadas principalmente a la organización social y protesta en bicicleta. En este marco, las organizaciones seleccionadas son:

Tabla N°1: Organizaciones contactadas para selección de informantes.

Nombre de la Agrupación	Descripción	Cantidad de afiliados/as
Bicidencias	Agrupación ciclista que se articula como una organización social en lucha por el reconocimiento de las disidencias sexo-genéricas en la vía pública.	57
Street Cat C.C.	Agrupación ciclista de la zona central de Santiago compuesta por usuarios de bicicletas con piñón fijo. Participa en eventos masivos de carreras por Santiago.	8
Revolución Ciclistas FEM	Colectivo ciclista compuesto por mujeres y disidencias. Busca reivindicar el uso de la bicicleta en Santiago a partir de la construcción de espacios libres de violencia de género en el tránsito diario.	16
Pedaleros Zona Oriente (PZO)	Colectivo de personas pertenecientes a la zona oriente de Santiago – sector más favorecido socioeconómicamente – que se articula como plataforma social para participar de las protestas masivas en bicicleta.	113
Cletachelas	Agrupación ciclista formada durante el Estallido Social (2019). Compuesta por usuarios de la bicicleta residentes de Cerro Navia. Promueve el uso de la bicicleta mediante espacios recreativos y cicletadas en la ciudad.	38
Pedalersxs Estación Central	Organización ciclista y social que convoca a usuarios de la bicicleta residentes en la comuna de Estación Central.	41

Fuente: Elaboración propia.

En síntesis, la propuesta metodológica pretende alcanzar una profundidad cualitativa, enfocándose en un análisis detallado de las personas investigadas. Una propuesta de carácter descriptivo y exploratorio, que propone lograr una estructura y caracterización del ciclismo urbano como un espacio de estudio de la ciudad y el territorio desde la movilidad.

Discusión de resultados

En el siguiente apartado, se presentan los principales hallazgos a partir del trabajo de campo, organizados en dos grandes ámbitos: el desarrollo de tácticas y estrategias de movilidad ciclista en la ciudad y la construcción del espacio público en tanto agentes vulnerados.

En un mapeo general, se ofrece una tabla de caracterización sociodemográfica de los casos estudiados.

Tabla N°2: Caracterización de los informantes.

Informante	Agrupación	Edad	Nivel Educativo	Comuna de residencia
David	Bicidencias	44	Media Completa	Santiago
Paula	PZO	40	Superior Incompleta	Vitacura
Lucas	Street Cat C.C.	20	Superior Incompleta (cursando)	Maipú
Carolina	Pedalerxs Estación Central	32	Superior Incompleta	Estación Central
Pablo	Cletachelas	31	Superior Incompleta	Pudahuel

Fuente: Elaboración propia.

Respecto de la información expuesta en la Tabla N° 2, se constata que todos los informantes tienen al menos un nivel educacional medio completo, con una edad promedio de 34 años.

Tácticas y estrategias: la construcción de un hábito ciclista

Una táctica se define como una decisión o acción concreta que busca manipular circunstancias dadas en función de los objetivos propios (Torres et al. 2019). Es una acción calculada que tiene lugar en espacios en los que hay una ausencia de reconocimiento de uno o varios actores sociales. Para el ciclismo urbano, las tácticas de apropiación de la vía pública se constituyen como el despliegue de victorias fugaces durante la movilidad, en las que influyen el respeto - o no - de la normativa vial, la aficción al riesgo del ciclista y las experiencias propias o de terceros.

El régimen de transporte tensionado por la baja complementariedad entre los modos de movilidad es experimentado como el espacio de un otro dominante. Tomar ventaja cuando el tráfico dificulta la movilidad de los vehículos motorizados, o incluso el uso de veredas, son parte de las tácticas que los participantes demostraron tener empíricamente. De esta forma, se constituyen hábitos de movilidad ciclista que se sustentan en la competencia por el espacio público.

Una de las aristas que articula los hábitos de movilidad ciclista corresponde al desarrollo de un conocimiento práctico orientado a la confrontación directa en la vía pública. Movilizándose por Santiago, es común enfrentarse a escenarios en los que los usuarios de vehículos a motor no respetan las distancias cuando comparten las calles con ciclistas, usualmente se presencian atropellos y el uso de vías exclusivas para ciclos como estacionamientos o lugares de detención. Al respecto, los informantes evidencian la capacidad para exigir reconocimiento como legítimos agentes de movilidad. Ya sea por medio de la confrontación verbal, escupos o rayaduras a otros vehículos, los usuarios de bicicleta logran llamar la atención y exigir respeto en las calles. Aunque aquello implique poner en riesgo su integridad, se consolidan hábitos de movilidad que tienen ocurrencia cuando el entorno motorizado excluye de facto a los usuarios de bicicleta. Así, se construyen relaciones sociales de mútua hostilidad durante la co-movilidad en las calles.

Por otro lado, las tácticas de movilidad también consideran una ruptura con el uso

tradicional de las disposiciones espaciales en la ciudad. El uso de calles, ciclovías y veredas durante los desplazamientos forma parte del hábito de movilidad de los ciclistas que pone en función de sus propias necesidades la infraestructura urbana. Para llegar a destinos, evitar baches, roces y/o accidentes, los ciclistas deben tomar decisiones de movilidad que no se ciñen estrictamente por la distinción pedestre-motorizado. Este comportamiento estratégico, también se guía por un despliegue de ciertas actitudes durante la bicimovilidad, a saber: indiferencia ante las provocaciones de los vehículos motorizados; concentración en las propias maniobras de movilidad y las de otros agentes urbanos; y una disposición prudente ante el riesgo que implican los accidentes en la vía pública. Un paquete de disposiciones que permiten a la bicicleta ser un conector espacial efectivo al interior de la ciudad, cuyas decisiones de movilidad son un factor de vida o muerte al desplazarse por un entorno motorizado.

A nivel de maniobras, la práctica del adelantamiento es muy común en los informantes. Con o sin congestión vehicular, y sin perjuicio de si se adelanta un bus de transporte público, un camión o un automóvil particular, los participantes muestran una tendencia general a realizar esta maniobra, con excepción de un participante que declaró movilizarse exclusivamente por las veredas. Si bien no hay una manera más o menos ciclista de usar el espacio público, la afección al riesgo enmarca disposiciones de movilidad determinantes a la hora de caracterizar las tácticas de movilidad. El adelantamiento, la señalización al virar y evitar frenar la bicicleta, forman parte de prácticas que desestructuran una normativa vial elaborada para otras formas de movilizarse.

En este contexto, las experiencias movilizándose en bicicleta por Santiago desarrollan un conocimiento espacial que permite identificar lugares que en sí son hostiles para el ciclismo urbano; curvas y avenidas determinadas, ciclovías de baja calidad, calles angostas, entre otros. De esta forma, se estructuran las decisiones que toman los ciclistas en las calles y se condicionan los hábitos de movilidad de acuerdo al conocimiento del espacio que desarrolla la experiencia.

“Aquí llegamos al “Cruce de la Muerte”¹⁰, en ocasiones me he tirado por la calle, pero en general uso la vereda. El problema es que hay una parte muy angosta y como es una curva no ves quien viene por delante, sea peatón o ciclista. Entonces yo voy gritando para que sepan que estoy pasando. Además, voy lento y con la mano en el freno por si tengo que detenerme o bajarme de la bicicleta” (Carolina, 32, Pedalerxs Estación)

¹⁰ Un cruce de avenidas con forma de trébol de cuatro hojas en las que se cruzan Avenida Los Pajaritos y la Autopista Américo Vespucio en la comuna de Maipú, Santiago.

Mientras las tácticas tienen lugar en circunstancias determinadas, las estrategias incluyen todas las acciones o decisiones previas (Torres et al. 2019). Una suerte de planificación de la movilidad, que incluye principalmente a medidas de seguridad, asociadas al desplazamiento con equipamiento complementario, y el desarrollo de predisposiciones de desconfianza a la co-movilidad.

El ciclismo urbano no solo se hace presente a través del desenvolvimiento de victorias fugaces en la vía pública, sino que también se constituye como una práctica que depende de las medidas de prevención que cada usuario tiene al movilizarse. En este sentido, movilizarse en bicicleta no se limita a las habilidades de conducción, sino también a los conocimientos que el usuario adquiere a través de la experiencia como parte del desarrollo de un nivel básico, medio o avanzado sobre mecánica del vehículo. Así, la movilización con cámaras de repuesto, juegos de llaves, kit de herramientas, junto con luces y elementos reflectantes para el cuidado y la mantención de la bicicleta forma parte transversal de las estrategias de movilidad de los informantes. La continuidad y prolongación de la práctica ciclista construye hábitos compartidos por los participantes del estudio que progresivamente se nutren de otros ciclistas a modo de transmisión de este conocimiento mecánico.

Por otro lado, las experiencias movilizándose en bicicleta por Santiago también desarrollan una predisposición de desconfianza durante la co-movilidad por parte de los informantes. Como un factor estructural de los estilos de movilidad, la percepción de desconfianza y falta de predictibilidad hacia los otros agentes móviles opera como punto en común para los participantes. La aceleración de la movilidad motorizada genera un entorno de irresponsabilidad colectiva en la vía pública (Leccardi, 2015), en la que la institucionalidad normativa se percibe como sobrepasada por una cultura de violencia vial estructurante de las conductas de movilidad.

“Siempre andan con algo: con fierros, bates o bastones retráctiles. Ha pasado muchas veces que algunos vehículos chocan con ciclistas y siempre andan con algo en la maleta, entonces no me voy a arriesgar. También, dejo pasar a las micros porque no se miden. Entre quedarse discutiendo y arriesgarme a que me atropellen prefiero que se vayan.” (Carolina, 32, Pedalerxs Estación)

Al respecto, cabe profundizar en la construcción de las disposiciones espaciales que tiene la ciudad de Santiago para los informantes del estudio.

Construcción del entorno desde los agentes vulnerados

La calle es el principal espacio público usado por los agentes urbanos para movilizarse. Sin embargo, lejos de ser un espacio caracterizado por el libre acceso de diferentes modos de movilidad y grupos sociales, su apropiación se define por la construcción de límites para su uso. Desde la perspectiva de los eslabones más débiles - vehículos no motorizados y peatones -, son límites construídos a partir de la coacción física que imponen los vehículos a motor, escudados en la falta de reconocimiento normativo a nivel vial. Así, la construcción de lo público en una dimensión material, se articula por los informantes a partir de la insuficiencia infraestructural, y un entorno vial de amenaza permanente.

La disputa por el uso del espacio público consiste en la invasión del espacio de un otro motorizado y también de lo no móvil¹¹. De este modo, la bicimovilidad diseña un uso alternativo de la vía pública y desorganiza el régimen de transporte en Santiago de Chile. Esto está dado en tanto el desplazamiento en bicicleta no se ciñe por la lógica clásica de la movilidad motorizada - pedestre.

Bajo la perspectiva del habitar móvil, el diseño de la infraestructura urbana se compone de las prácticas y percepciones que los actores adquieren a través de los viajes y trayectos cotidianos. Una de las contradicciones más evidentes es la falta de infraestructura ciclista. A decir verdad, el uso de las ciclovías en Santiago de Chile no permite llegar a los destinos definidos por los usuarios. No sólo por la ausencia de recorridos en ciertas direcciones, sino también porque los trayectos de ciclovía tienden a desviarse de las rutas más eficientes y/o están construidas de manera interrumpida, por lo que la única opción es “bajar a la calle” durante la movilidad. Así, la ciclovía es sinónimo de insuficiencia, falta de reconocimiento y de reclusión para los participantes del estudio. En ocasiones, la ciclovía es percibida como un espacio más peligroso que la misma calle, principalmente para usuarios de bicicletas pisteras con ruedas más delgadas y mayor capacidad de velocidad. Paradójicamente, modelos de bicicletas orientadas al uso en la ciudad. De esta forma, en su materialidad, la ciclovía es percibida como un espacio contrario a la lógica de los beneficios que tiene el ciclismo urbano para la ciudad. Existe la noción de que las ciclovías comprenden la bicicleta como una herramienta de paseo y ocio, más no como un medio de transporte efectivo.

Por otra parte, en la competencia por el uso legítimo del espacio en las calles, la baja complementariedad entre los modos de movilidad construye un entorno de conflictividad permanente. La tensión producida al compartir el mismo espacio generaliza una percepción de inseguridad en el espacio público, de riesgo vital y poco amigable para los

¹¹ Pero existente en el espacio como el comercio ambulante y la infraestructura pública.

agentes urbanos. En este sentido, la centralidad del vehículo motorizado, principalmente el particular, construye un habitar móvil que está aislado del entorno por el cual se transita. Lo público empieza a ser concebido como la amenaza de lo ajeno y de relaciones mutuamente hostiles por los informantes.

“Es impactante, porque con la ciclomarcha te tomas la calle y eso sulfura mucho a los conductores de vehículos motorizados, porque piensan que la calle no te pertenece, es de los autos. Vivimos con esa mentalidad. La expresión "salir a la calle" excluye en su enunciamiento la vereda u otras vías. La función del espacio exterior es tener una calle donde transitan autos. Entonces manejando un vehículo motorizado, se sienten dueños de lo que pisan y cualquier otro modo de movilidad debe correrse.” (David, 44 años, Bidadencias)

De esta forma, se construye un espacio exterior en el que la bicicleta es un agente disruptivo para las relaciones de transporte. Ahora bien, en este entorno, el desarrollo de la movilidad ciclista considera vínculos fugaces originados durante los desplazamientos. Los informantes demuestran sostener un alto grado de solidaridad ciclista con otros usuarios desconocidos. Esto aplica tanto para quienes “bajan a la calle”, como para los usuarios exclusivos de la vereda. La movilización con el kit de herramientas mecánicas no sólo se utiliza como una estrategia de seguridad individual, sino que también opera como una posibilidad para colaborar con las fallas técnicas de otros ciclistas. Así lo demuestran las experiencias de los participantes en la vía pública, en la que el conocimiento en mecánica que se desarrolla, también es un conocimiento dispuesto a ser compartido con otros usuarios. Los participantes se erigen como agentes en la vía pública proclives a empatizar con sus iguales ante la manifiesta vulnerabilidad en el entorno motorizado.

Por otra parte, durante los trayectos se logró evidenciar los peligros infraestructurales para la bicimovilidad. La presencia de obstáculos, baches, hoyos y tomas de agua a las orillas de las vías ponen en peligro directo al ciclista urbano. Sin embargo, cabe preguntarse si los accidentes o siniestros viales son estrictamente errores de diseño o tienen que ver con la cultura vial en Santiago. Sin pretensiones de entregar una respuesta definitiva, las experiencias de los participantes dicen relación entre el uso del espacio público en bicicleta con el riesgo vital. No solo por las experiencias propias de accidentes, sino por el conocimiento de accidentes viales que han terminado con ciclistas muertos.

“A una amiga mía que venía de vuelta de un paseo con su hijo de 11 años la atropelló una micro y la mató el 07 de marzo de 2020. Ahí hice una bicianimita que frecuentemente arreglo y llevo flores. Desde que pasó eso

yo no conocía ningún ciclista, y para hacerle honor a ella la única forma de hacerlo es salir a la calle, gritar y que se den cuenta de que en verdad nos están matando.” (Carolina, 32, Pedalerxs Estación)

Una de las formas de visibilizar y de recordar los siniestros viales son las bicianimitas; bicicletas usualmente pintadas de blanco y acompañadas de imágenes o flores para señalar y recordar la muerte de un o una ciclista en el lugar en que están. De esta forma, el proceso de usar cotidianamente la bicicleta por Santiago se constituye como una práctica que significa el espacio dejando marcas permanentes en los espacios de movilidad (Imilán & Jirón, 2018)

Así en más, la bicimovilidad por Santiago corresponde a una desorganización del espacio público. La bicicleta disputa su reconocimiento en disposiciones infraestructurales pensadas para las dimensiones del vehículo motorizado. De esta forma, la disputa por el espacio público se enmarca en un proceso de diseño de recorridos que pone el espacio en función de las necesidades del ciclista. Como una práctica disruptiva para las relaciones de co-movilidad, las prácticas y narrativas de los informantes se orientan a la persecución de reconocimiento como actores urbanos y un modo legítimo de movilidad en el régimen de transporte.

Reflexiones finales

En este capítulo se exploraron elementos que permiten caracterizar la construcción de lo público desde la bicimovilidad. A partir del estudio de seis casos de agrupaciones ciclistas en Santiago de Chile, se da cuenta de dos ejes que permiten comprender este fenómeno: el desarrollo de tácticas y estrategias de movilidad y la configuración de una materialidad desde la ausencia de reconocimiento en las calles. El estudio logra evidenciar que la comprensión del ciclismo urbano permite entender la movilidad urbana como un espacio de relaciones sociales, más que un agregado funcional de orígenes y destinos.

A la luz de los resultados, lo público se configura como un espacio de competencia por reconocimiento, en donde la centralidad del vehículo particular motorizado obstaculiza el desarrollo de una complementariedad en la movilidad. Así, se hace del trayecto un momento hostil y de desencuentros sociales, en donde la vida privada se distancia exponencialmente de la pública.

La bicicleta se pedalea cerca de las aceras, por las veredas, ciclovías y en medio de las calles y avenidas de la ciudad. Un escenario en el cual los agentes móviles varían en sus narrativas y estilos de movilidad. De esta forma, el ciclismo urbano se erige como una práctica personalizada en amenaza por la baja complementariedad con el entorno motorizado. En su repetición cotidiana, promueve el desarrollo de tácticas y estrategias que configuran los hábitos de movilidad ciclista y dan lugar a la competencia por el uso del espacio público. En este sentido, se configura como una agencia que se desarrolla desde la debilidad al interior del régimen de transporte y se constituye como una práctica insurgente. Así, se desarrolla un marco de acción que no sigue pautas predeterminadas en el desplazamiento, y que mediante victorias fugaces durante la co-movilidad desorganiza el espacio público. La comprensión en detalle de la bicimovilidad abre debates sobre el modelo de desarrollo urbano y un régimen de transporte que resulta en lo público como un espacio de desconfianza interpersonal generalizada. Una cultura de movilidad de desencuentro social, y que de momento, no es capaz de complementar distintos modos de movilidad en una misma vía de transporte.

Por otra parte, el ciclismo urbano corresponde a una práctica que tiene lugar en una infraestructura pública configurada en base al binarismo pedestre-motorizado. Los usuarios de bicicleta habitan en un área gris en donde la insuficiencia de infraestructura vial pone en riesgo su seguridad y efectividad como medio de transporte. De este modo, la bicimovilidad opera como un articulador del desarrollo urbano más sustentable e implica un rediseño de la materialidad, cuestionando tanto las disposiciones espaciales como la cultura vial en Santiago. Al respecto, la baja complementariedad en el régimen

de transporte constituye un espacio público percibido como amenaza constante y hostil en cuanto a las relaciones de movilidad.

Un régimen de transporte que transversalmente se experimenta en tensión, riesgos y conflictos, que es posible poner en tela de juicio desde prácticas sociales insurgentes como el uso intensivo de la bicicleta. Esta exploración del habitar móvil en bicicleta permite comprender cómo los espacios públicos son diseñados por la circulación de agentes urbanos, cuyas contradicciones evidencian la fragilidad de un modelo urbano centrado en la conectividad de funciones fragmentadas de la vida social, en oposición a una igualdad en el acceso y uso de la vía pública por parte de modos de movilidad más sustentables.

Capítulo II: No basta con pedalear: la comprensión del ciclismo urbano como una práctica colectiva.¹²

Este capítulo reflexiona sobre la comprensión del ciclismo urbano como una forma de acción colectiva en el Chile contemporáneo. La práctica como una forma de percibir y comprender el mundo coloca al sujeto en contextos sociales. De esta forma, los procesos de socialización que atraviesan las acciones individuales es el centro del argumento. El estudio explora cómo la práctica del ciclismo se articula como acción colectiva en tanto se ancla a territorios, necesidades y orientaciones valóricas compartidas por las agrupaciones ciclistas de Santiago. Basándose en el estudio de seis integrantes de distintas agrupaciones y la participación en ciclomarchas masivas, se propone que ser ciclista dice relación con un conocimiento práctico compartido, descansando en dos pilares fundamentales: la generación de vínculos sociales fuertes al interior de colectivos ciclistas y la construcción del ciclismo urbano como acción política.

Conceptos claves: *ciclismo urbano; práctica ciclista; acción colectiva; ciclo-activismo.*

¹² Para la revista *Ethnography*, SAGE. Es en inglés. Los artículos publicados están escritos en primera persona, cosa que se modificará para cumplir con el formato de redacción. Este paper tiene 6.988 palabras. Además, la revista no considera apartados específicos de metodología y discusión teórica. Estos elementos están distribuidos entre los subtítulos: “Introducción” y “Entrando en el mundo del ciclista urbano”.

Introducción

En marco de la transformación neoliberal durante la dictadura de Augusto Pinochet (1973 – 1989), el crecimiento expansivo hacia la periferia del Área Metropolitana de Santiago (en adelante, AMS) transformó la proximidad a bienes y servicios urbanos en un privilegio (Salas, 2018), y las principales formas de conectividad, en grandes avenidas correspondientes a proyectos concesionados por el Estado de Chile¹³. En este contexto, se hilvana un modelo de desarrollo urbano que transforma el espacio público en uno susceptible de ser privatizado, y junto con ello, se entiende a la bicicleta como un objeto banal e infantil, asociado al juego, al deporte o actividades recreacionales, más que como un modo de movilidad legítimo y sustentable (Elissegaray, 2009).

Con el Estallido Social de 2019¹⁴, aparecen formas de organización que ya no se constituyen en el viejo modo de asociatividad del trabajo, y que comienzan a pujar por un reconocimiento institucional. La estructura social sobrepasa los moldes de contención de la Transición¹⁵ y estalla en nuevas formas de conflicto social (Ruiz, 2021), que dicen relación con subjetividades y malestares culturales aparecidos en las particularidades de una ciudad neoliberal. En este contexto, se estabiliza la movilización ciclista política como marco de acción colectiva en Chile.

El ciclismo urbano corresponde a un fenómeno en aumento en la ciudad de Santiago. Luego del ciclo de protestas ocurridas el 2019, ante los problemas de locomoción y la destrucción de la infraestructura pública, este crecimiento se ve acelerado y la presencia de ciclistas en las calles aumenta perceptiblemente¹⁶. Un auge que viene de la mano con la formación de organizaciones sociales ancladas al uso de la bicicleta¹⁷, y la realización periódica de ciclomarchas - ocupación no autorizada de las calles por cuantiosos ciclistas -.

¹³ Este año 2022 se finalizó la construcción de las Avenidas Vespucio Oriente I y II; un mega proyecto concesionado por el Estado de Chile que contempla una red de autopistas circunscritas en Santiago compuestas por dos calzadas de tres pistas por sentido vehicular.

¹⁴ Ciclo de protestas masivas iniciado el 18 de octubre de 2019 y que da inicio a un proceso de reforma constitucional en Chile.

¹⁵ Periodo que contempla el regreso a un sistema democrático después de 19 años de dictadura cívico-militar.

¹⁶ Un estudio desarrollado por el Departamento de estudios del Automóvil Club (2020), indica que la cantidad de ciclistas aumentó en un 10% en la capital durante los últimos meses del 2019.

¹⁷ Santiago Norte Pedalea, Pedales Sur Oriente, San Joaquín en Pedales, San Miguel Pedalea, La Cisterna Pedalea, Pedalhuel, Pedal Lo Prado, Pedalerxs Estación Central, Maipu Independiente, Cleteros Go! Pte. Alto, Bajos de Mena Pedalea, Lo Espejo Bike, entre otras.

En este sentido, en el centro de este capítulo se entiende que las prácticas sociales son mucho más que ejecuciones del cuerpo. Las formas en que comprendemos el mundo y la vida social están en nuestros actos y cómo nos movemos. En este sentido, las prácticas son significados incorporados (Palacios, 2011) que están en constante construcción y son el producto de interacciones sociales. La exploración del ciclismo urbano, en tanto práctica social, permite comprender cómo una acción individual y un medio de transporte personalizado puede ser definido como producto de lo social, que puede decantar en formas de asociatividad. Al respecto, se profundiza en la noción de acción colectiva como aquellas actividades compartidas entre actores que requieren de su coordinación para lograr un propósito en común (García, 2020). De esta forma, los contextos sociales y las prácticas individuales están en permanente diálogo. En el caso del ciclismo urbano, este se desempeña como una acción personal que no es posible sin la interacción con otros. El proceso de aprendizaje en sí mismo constituye el establecimiento de relaciones sociales. Se aprende gracias a la ayuda de un otro.

La acción colectiva, en este sentido, se traduce en el resultado de la construcción de vínculos en torno a una práctica social. Formas concretas de acción que ubican a los sujetos en comunidades relacionales a partir de la movilización de distintas formas de capital: orientaciones valóricas, disposiciones políticas, conocimientos en mecánica, conocimiento en rutas, cercanías geográficas y sentimientos de reciprocidad. Que van lentamente construyendo al ciclismo urbano en una acción social, es decir, propensa de generar vínculos estrechos, que luego promueven la asociatividad entre individuos.

En marco del Estallido Social, los repertorios de acción colectiva se constituyeron por marchas, asambleas ciudadanas, ocupación de espacios públicos, resistencia a las fuerzas de orden público, cacerolazos¹⁸, destrucción infraestructura urbana, barricadas, performances en espacios públicos y ciclomarchas masivas. Un abanico de protestas que se nutrió de la capacidad creativa de una ciudadanía altamente movilizad.

Por consiguiente, además de ser una acción social, se propone que es posible comprender al ciclismo urbano como acción política. Esto a partir de los procesos y experiencias colectivizantes que atraviesan la práctica, el grado de compromiso de los sujetos con las agrupaciones y el desarrollo de una conciencia ciclista. Se argumenta que una acción se entiende como política cuando en su ejercicio se disputa el poder en determinados campos sociales (Nurit, 2019), y como consecuencia de ella es posible extrapolar el bienestar de otros. En este caso, a partir de la persecución de objetivos afines al ciclismo urbano.

¹⁸ Desde sus hogares la gente solía golpear ollas o implementos parecidos con el fin de expresar descontento.

Como parte de este zoom analítico, se propone que el ciclismo urbano en tanto acción política se sustenta en el activismo como parte fundamental de su repertorio. Al respecto, el activismo se entiende como el aspecto político de la vida pública, en el que los ciudadanos ejercen su capacidad para incidir en su entorno por medio de la participación en organizaciones sociales, manifestaciones y/o mediante el sufragio (Aruldoss, Nolas & Varvantakis, 2020). Así, al performar una propuesta política mediante acciones concretas, las agrupaciones ciclistas requieren de la participación permanente de sus miembros para poder subsistir como forma de organización social.

Esta exploración requirió de un trabajo cualitativo en profundidad al fenómeno de estudio. Se recurrió a las diferentes agrupaciones de ciclistas que realizan un trabajo activo en función de consolidar el ciclismo urbano en la ciudad de Santiago, tomando como referencia un total de seis casos. La selección de casos apuntó a obtener una diversidad de experiencias, por lo que se incluyeron actores provenientes de las dos macrozonas de Santiago (zona oriente y zona poniente), así como cumplir con una distribución equilibrada por cuotas de género asociadas a hombres y mujeres. En particular, se abordaron tres agrupaciones ancladas a comunas específicas (Pedalerxs Zona Oriente; Cletachelas; y Pedalerxs Estación Central), dos asociadas a reivindicaciones de género (Revolución Ciclistas Feminista y Bicidencias), y una relacionada con el ciclismo de carreras al interior de la ciudad (Street Cat C.C).

De esta forma, el capítulo explora el fenómeno del ciclismo urbano a través de entrevistas, acompañamientos en trayectos y la observación etnográfica de ciclomarchas. En total, se recorrieron 120 km acompañando a los entrevistados y se participó de 15 ciclomarchas entre 2021 y 2022. La exploración de las redes ciclistas en Santiago entrega una aproximación comprensiva a las nuevas formas de acción colectiva en un país del neoliberalismo extremo. Como reivindicación central, se propone que a pesar de ser una práctica individual, el ciclismo urbano es capaz de constituirse como acción colectiva, a través de dos mecanismos: el desarrollo de vínculos sociales al interior de las agrupaciones ciclistas y la participación en manifestaciones en bicicleta donde surge una autocomprensión como cicloactivistas.

Por una parte, los vínculos analizados proporcionan una caracterización de las redes construidas al interior del ciclismo urbano en Santiago, capaz de encauzar formas de malestar social y operar como forma de cooperación social enraizada en red (García, 2020), y por otra parte, estos decantan en el ciclismo urbano comprendido como acción política, que se configura como tal mediante el desarrollo de una conciencia ciclista, acompañada de la construcción de límites políticos en el ejercicio de la práctica y la elaboración de demandas propias al uso de la bicicleta en la ciudad.

Entrando en el mundo del ciclista urbano

La bicicleta es una creación social. Un artefacto que posiciona a los sujetos en un entramado de conocimientos, acciones, herramientas y usos sociales que construyen un entorno complejo en el que interactúan estos elementos. Lo social de la bicicleta antecede al objeto mismo, y permite abrir una dimensión que resulta más evidente para la reflexión sociológica. Así, no sorprende que detrás de la innegable individualidad de la bicicleta, existan procesos sociales que se extrapolan de ella.

La bicicleta inserta al usuario en el espacio público desde el desplazamiento y la circulación de actores urbanos. Asimismo, convive con otros logros sociales como la infraestructura urbana y se enmarca en coyunturas como la cultura de movilidad motorizada. Esto introduce al ciclismo en un conjunto de relaciones sociales complejas, que devienen en la exclusión del ciclismo en el campo de la movilidad, en forma de falta de reconocimiento infraestructural, normativo y cultural por las calles de Santiago.

La bicicleta corresponde a un modo de movilidad individual. El ciclista se mueve solo, se moviliza con su propio kit de herramientas y tanto las distancias como velocidades están dadas por las capacidades corporales del conductor. No obstante, su proceso de aprendizaje y uso está expresamente asociado a relaciones sociales, espacios y territorios físicos, que insertan a los usuarios en comunidades de personas que comparten la misma práctica. Por mucho que sea una práctica individualizada, la bicicleta es un objeto cuyo uso no es posible sino gracias a procesos de socialización. Se aprende a biciclear practicándolo de forma individual, pero mediante la comunicación y el apoyo de otros. Al respecto, las palabras de Pablo (31, ciclista), permiten entrever las disposiciones del ciclismo urbano. Por un lado, está la tecnificación del conocimiento mecánico como forma de capital, y por otro, los mecanismos sociales que colocan este conocimiento para ser compartido con otros usuarios.

De hecho igual estoy estudiando para ser mecánico en la *Academia de Shimano* virtualmente. Independiente de que andes en un tipo u otro de bicicleta, creo que el mensaje es el mismo: andar en bicicleta hace bastante bien para el día a día. Hace bien en muchas cosas y a mi personalmente de manera positiva me ha ayudado un montón. Por ende, a gran parte de las personas que conozco siempre le recomiendo la bicicleta; ayudo mucho a la gente cuando se compra una bicicleta, la gente suele buscarme mucho por eso. La bicicleta siempre es algo para la gente y es algo bien bonito de coordinar en conjunto. (Entrevista con Pablo, 31, ciclista)

El ciclismo se articula como tal mediante procesos de aprendizaje compartido, en los que el conocimiento mecánico y la maniobra del objeto son traspasados por gente con mayor experiencia hacia los nuevos ciclistas.

Asimismo, el aprendizaje del objeto también deviene en la construcción de grupos sociales. Por ejemplo, Lucas, informante de 20 años, se introdujo al ciclismo urbano gracias a las relaciones de amistad generadas en el colegio, con las que formó el grupo de carreras en el que hoy participa. De esta forma, podemos entender este proceso de socialización como una disposición estructurante de ser ciclista. El uso cotidiano e intensivo del artefacto sitúa a los usuarios en la necesidad por desarrollar un conocimiento mecánico relacionado a la bicicleta, el cual es adquirido a través de la transmisión de otros usuarios y que se aprende en función de ser compartido, es decir, a disposición de otros ciclistas.

Me ha tocado mucho ayudar a otros ciclistas. De repente, gente con problemas técnicos, pinchazos, y la idea es solidarizar. Si veo a alguien siempre le pregunto y digo que tengo herramientas. Encuentro que es una actitud esperable de todo ciclista. Si ves alguien en bicicleta empatizas inmediatamente. (Entrevista con Carolina, 32, ciclista)

Estas relaciones de intercambio en torno al uso de la bicicleta dicen relación con la forma de comprender el mundo por parte de los usuarios entrevistados. Tanto aprendices como maestros incorporan en sus prácticas una disposición de aprender y enseñar constante, lo cual los inserta en un entramado de relaciones sociales dados por la generosidad y solidaridad con otros usuarios. En este sentido, se refuerza la idea de que el desarrollo de prácticas sociales nos coloca en contextos y nos permiten entender la sociabilidad como algo inherente a los procesos individuales.

Ahora bien, también la cultura ciclista de los informantes demuestra su dimensión más personal. Desde la configuración estética de la máquina, hasta su construcción mediante la adquisición de componentes por separado. Un proceso de identificación personal con la bicicleta que se acompaña de una mayor apropiación de la máquina por cada usuario. En este proceso, si bien usualmente se respetan los modelos predefinidos a nivel industrial – modelos Mountain Bike (MTB), Fixie o Híbridas -, también se abre la puerta para modelos que no respetan estas pautas. Por ejemplo, David, informante de 44 años, construyó su bicicleta reutilizando materiales de bicicletas usadas, sin guiarse por uno u otro modelo; con ruedas distintas, horquilla de bicicleta MTB, manubrio Fixie. David es capaz de plasmar su identidad en el artefacto. Así en más, la construcción individual de la bicicleta dice relación con el estrecho vínculo que genera cada ciclista con la máquina. En este sentido, parte de las disposiciones ciclistas es la capacidad de diseñar tu propio modelo e imprimir parte de ti en ella, siempre en función del propósito individual de cada usuario.

La mayoría de los productos de la bicicleta los he traído desde afuera. Las ruedas las importé, por ejemplo. Primero fue *bikecomponents* para mi rueda, y el marco lo fui a buscar a Miami. Para la bicicleta me fijo en el peso, el precio y que tengan buen desempeño para la bicicleta. Siempre prefiero que sean más liviano pensando en las carreras tipo Alley Cat que se organizan por Santiago. (Entrevista con Lucas, 20, ciclista)

La relación con la máquina contiene un grado importante de intimidad con el usuario. Un proceso de individuación que se expresa en los componentes y adornos de cada bicicleta, e incluso en los modos de conducción por las calles de Santiago. Durante los acompañamientos en trayectos, fue posible dar cuenta de que algunos usuarios suelen manejar por la vereda para evitar riesgos con los vehículos motorizados (como el caso de Paula, 40), mientras que otros suelen ocupar exclusivamente la calle, incluso en reemplazo del uso de ciclovías (como el caso de Lucas, 20). Un desarrollo heterogéneo de tácticas y estrategias de movilidad que van diversificando internamente la práctica del ciclismo urbano. Esto dice relación con la libertad que permite el artefacto a cada usuario, pero sin por ello menoscabar las relaciones de asociación entre ciclistas. Se argumenta que para comprender en profundidad el ciclismo urbano, es necesario dar cuenta también de los matices internos de la práctica.

En orden a tener presente su pertenencia a las agrupaciones ciclistas, los informantes participan de las ciclomarchas convocadas los primeros martes de cada mes por la plataforma Ciclistas Furiosos¹⁹. Como una forma de marcar su posición y solidaridad con el resto de los usuarios, su presencia en estos eventos es una actividad permanente y que refuerza los vínculos que hay tanto al interior de las agrupaciones como entre las agrupaciones de ciclistas en Santiago.

Discusión de resultados

Redes al interior del ciclismo urbano

En las agrupaciones ciclistas surgidas con la revuelta de 2019, se articulan relaciones cotidianas en torno a la bicicleta que involucran el desarrollo de vínculos sociales fuertes. Tal como describe Carolina, los colectivos ciclistas son experimentados como comunidades relacionales, en las que se generan vínculos de larga duración, con interacciones frecuentes y de alta intensidad (confianza y reciprocidad con el grupo).

¹⁹ “Una superestructura política de muchas organizaciones ciclistas. Es como una plataforma que incluye a las organizaciones más pequeñas” (Entrevista con David, 44, ciclista)

Para mí ser ciclista es mi mundo, porque la mayoría de mis amigos andan en bici entonces es mi panorama de fines de semana también. Cuando me di cuenta que se empezaron a juntar ciclistas aquí de la comuna fue como muy bacán. Porque por el tema del regreso de las marchas, yo me devolvía sola, y al final somos todos vecinos. Entonces fue un engranaje para participar con mayor seguridad en las marchas. Ahora somos como 30 activos. El domingo pasado hicimos la ruta hacia la Cuesta Barriga, hoy fueron al cerro San Cristóbal, y todos los días están haciendo algo. Antes todos iban al cerro pero íbamos solos, es más tranquilo para todos, nos cuidamos entre nosotros. (Carolina, 32, ciclista)

De las seis agrupaciones estudiadas, si bien con distintos fines específicos, todas promueven la construcción de relaciones cotidianas en su interior con grados importantes de cercanía e intimidad. De esta forma, el uso habitual de la bicicleta como medio de transporte comienza a ser un hecho social que envuelve la vida privada de los usuarios. Esto transforma el proceso de usar la bicicleta en una acción envuelta en lazos sociales que acompañan la práctica. Por ejemplo, Pablo (31, ciclista) menciona que en su agrupación también se realizan eventos de solidaridad social como completadas²⁰ o rifas para recaudar fondos cuando algún integrante requiere apoyo económico. En estos casos, las necesidades versan entre el extravío o hurto de la bicicleta propia, hasta el costeo de tratamientos médicos, donde las agrupaciones operan como centros de solidaridad y cooperación mutua entre los participantes.

Del mismo modo, los mecanismos de reciprocidad también se evidencian en las actividades en bicicleta organizadas por los colectivos. Frecuentemente, se realizan salidas con distintos niveles de dificultad y kilómetros de distancia, en los que se despliegan mecanismos de seguridad que promueven el cuidado y autocuidado durante los trayectos. La movilización con juegos de llaves, desmontadores de ruedas, cámaras de repuesto, parches, bombines y luces de repuesto forman parte de las disposiciones ciclistas que vinculan la seguridad individual con el cuidado del otro. La movilidad con kit de herramientas y elementos de emergencia es parte de un habitus ciclista que promueve el traspaso de conocimientos prácticos y la disposición a solidarizar con otros cuando se necesita apoyo.

En la ruta hacia Panul una chica pinchó y yo le dije que sabía arreglarla. La chica no tenía idea, andaba con cámara y para mi eso es súper sencillo así que no dudé en ayudarla. (Gisela, 34, ciclista)

²⁰ Reunión social muy común en Chile en la que se venden completos -hotdogs con agregados como palta, tomate, mayonesa y otros - a bajo precio (o aporte económico voluntario) con el fin de reunir dinero para una causa.

Estas relaciones tanto con la máquina como entre ciclistas son las que transforman el fenómeno del ciclismo urbano en un proceso individual y, al mismo tiempo, colectivo de aprender – enseñar permanente.

Como una constante, la preocupación por la seguridad del grupo también se promueve en las rutas de mayor distancia. Según narra Lucas (20, ciclista), cuando se movilizan en *grupetas*²¹, la organización de los participantes se planifica de tal forma que todos hagan el mismo esfuerzo. Esto se logra a través de la rotación del primer puesto; organizados en una hilera, cada cierto tiempo o distancia el ciclista que va más adelante se traslada al final del grupo para poder descansar lo más posible, y así sucesivamente se van cuidando entre todos.

Las redes formadas al interior de los colectivos ciclistas también se caracterizan por estar organizadas políticamente en representantes. Con reuniones semanales, tanto representantes como participantes ordinarios se juntan en un punto acordado, discuten las actividades que están por venir y suelen distenderse entre ellos. Según Carolina, la organización centralizada en representantes permite canalizar las demandas del colectivo hacia las autoridades locales. Sin embargo, la elección de representantes no implica que las relaciones al interior de los colectivos dejen de ser horizontales. Por el contrario, al operar como un grupo de apoyo mutuo, amistad, confianza y reciprocidad, los colectivos ciclistas se caracterizan por sostener relaciones horizontales en su orgánica interior. Esto facilita un flujo homogéneo de la información, haciendo que la comunicación y coordinación sean expeditas al interior de los colectivos (García, 2020).

En este sentido, se producen procesos de influencia social (García, 2020) que refuerzan las posibilidades de participar por parte de los individuos. De los vínculos formados al interior de las agrupaciones estudiadas, destaca también su carácter multifacético, es decir, que involucran distintos elementos sociodemográficos de los individuos. Principalmente, el repertorio de estas redes está dado por la proximidad geográfica, orientaciones valóricas y necesidades en común entre los participantes.

Las agrupaciones involucradas están directamente asociadas a territorios específicos de Santiago. Sean de sectores privilegiados o no, lo cierto es que las redes formadas alrededor del uso de la bicicleta reúnen personas con características similares. Muchos de ellos vecinos, se agrupan en comunidades que operan como redes de apoyo, que también se ven fortalecidas por disposiciones políticas compartidas.

²¹ Palabra ciclista para referirse a un número reducido de conductores que recorren una gran distancia.

En este punto, cabe destacar las motivaciones individuales que orientan la participación de los entrevistados en cada agrupación. Principalmente, se trata de motivaciones prosociales. En primer lugar, de la mano con las disposiciones políticas compartidas, la aversión a la inequidad forma parte de un motor fundamental. Si bien todas las agrupaciones promueven el uso de la bicicleta y el respeto de esta en la vía pública, también destaca un común descontento por las desigualdades sociales que existen en Chile. Ya sea en torno a la desigualdad socioeconómica, discriminaciones sexogenéricas y/o demandas feministas, al estar vinculadas al Estallido Social, las agrupaciones ciclistas tienden a empatizar con las diversas demandas y reivindicaciones relacionadas al ciclo de manifestaciones del 2019. De esta forma, el uso de la bicicleta y la participación en colectivos configura el uso de la máquina como un medio de protesta, capaz de canalizar el descontento por el acontecer político y social del país.

*Bicidencias*²² es una agrupación con un fuerte de activismo de disidencias de género. También, es un grupo social y espacio seguro para personas que desarrollan su gusto por la bicicleta. Partió de mesas de trabajo, lineamientos con foco en las comunidades no heterosexuales, con todo un enfoque activista muy reducido a bicicleta y disidencias, y la intersección de esos grupos. Participamos en movilizaciones por el mes del orgullo LGBTQ+, conmemoraciones por el 8 de marzo, entre otras. (David, 44, ciclista).

En segundo lugar, las normas morales también condicionan la participación de los entrevistados. Al gestarse lazos sociales fuertes, la presencia de cada ciclista en las actividades planificadas se guía por el sentido del deber, es decir, por las expectativas del comportamiento ajeno reflejadas en el propio actuar (García, 2020). Así, la presencialidad exige corresponder con las comunidades, abriendo paso a la cooperación en contextos de aprendizaje y compromiso mutuo.

Por último, se encuentra el altruismo, motivación estrechamente relacionada con la reciprocidad fuerte que se promueve al interior del ciclismo urbano. Al identificar las necesidades compartidas por los usuarios de bicicleta, la participación en agrupaciones a modo de lealtad política cobra un sentido superior para los entrevistados. De cierta forma, hay una intención por velar por el bienestar de otros mediante la acción individual, en la que la promoción por el respeto a los ciclistas en la vía pública cobra centralidad como demanda política.

Las relaciones construidas al interior de las agrupaciones ciclistas permiten comprender los procesos colectivizantes que atraviesan la práctica del ciclismo urbano. Como

²² Nombre de una de las agrupaciones estudiadas.

relaciones en constante desarrollo, los vínculos sociales fuertes se anclan a prácticas compartidas y nutren de sentido las acciones individuales. Al respecto, la participación en ciclomarchas corresponde a un hito que demuestra y fortalece el sentido de identidad que sostienen los ciclistas con el uso de la máquina como medio de protesta.

La protección del otro como principio ciclista

La participación constante en ciclomarchas masivas es parte del repertorio de actividades organizadas por cada agrupación. Como un espacio de encuentro entre agrupaciones, la ciclomarcha opera como una forma de acción colectiva enraizada en los nodos intermedios - agrupaciones ciclistas - que se nutre de las redes sociales formadas al interior de cada agrupación y también refuerza las redes intra-agrupaciones.

Las ciclomarchas consisten en la ocupación masiva e informal por parte de una masa cuantiosa de ciclistas, que realiza un recorrido predefinido por la o las agrupaciones convocantes y termina con un evento de cierre y se reivindican las demandas ciclistas.

Como describe David, toda ciclomarcha cuenta con un centinela y varios *corta-calles*. De esta forma, las ciclomarchas cuentan con una organización jerarquizada en función de mantener agrupada a la masa y velar por el cuidado de todos los participantes. Usualmente, el centinela es de las pocas personas que sabe el recorrido. Esto, porque se evita que la información se filtre por canales externos y así las autoridades no puedan sabotear con tanta facilidad la protesta. Quien oficia como centinela va al principio de la ciclomarcha y marca el ritmo; al no ser una actividad estrictamente deportiva, se suele ir a una velocidad moderada para promover la participación de todos. Por otra parte, los *corta-calles*, como dice el nombre, son ciclistas voluntarios que se encargan de obstaculizar el tránsito vehicular por las calles que va movilizándose la masa. Su propósito es evitar accidentes ya que cualquier colisión puede ocasionar la muerte de un ciclista. Además, con frecuencia muchos motociclistas suelen ingresar a las ciclomarchas y aprovecharse de la masa para poder pasar. Aquí, los *corta-calles* son los encargados de expulsarlos. Como un mecanismo de seguridad, también hay ciclistas al final de la ciclomarcha que protegen a quienes se movilizan con mayor lentitud o se cansan más rápido.

Como es posible observar, las manifestaciones en bicicleta como forma de acción colectiva, descansan en una articulación solidaria e inclusiva. Curiosamente, todas las disposiciones organizativas y esfuerzos de los participantes en la protesta giran en torno al cuidado del otro. Así, la ciclomarcha opera como una forma de acción que descansa en la reciprocidad propia de los ciclistas.

La escena formada luego de las movilizaciones, también da cuenta de aquello. Además de los discursos en el evento de cierre, usualmente se realizan rifas al final de los trayectos donde distintas agrupaciones donan artículos ciclistas como bandanas, luces, cascos, artículos reflectantes, juegos de llaves, y cada participante de la ciclomarcha concursa de forma gratuita por su premio. De este modo, las ciclomarchas refuerzan la idea de comunidad ciclista entre los participantes y fortalece los vínculos de cada ciclista con las ciclomarchas.

En este sentido, la articulación solidaria, inclusiva y de mútua protección entre los participantes, deviene en la construcción de pedalear como acción política. Mediante la percepción como ciclo-activistas, se nutre una narrativa colectiva que define los marcos del ciclismo urbano como una forma de activismo político.

Pedalear como acción política

La presencia de experiencias compartidas en la vía pública articula una suerte de conciencia ciclista entre los informantes; una concepción como agentes vulnerados en las calles de Santiago que permite la construcción de un *nosotros ciclista*. Repetidas transgresiones por parte de otros modos de movilidad, principalmente de buses del transporte público y taxis, que enmarcan un conocimiento experiencial posicionando a la bicicleta como uno de los eslabones más débiles en el régimen de transporte. Así, la práctica del ciclismo urbano es percibida como una experiencia de riesgo inmersa en un entorno motorizado.

El viernes iba por una avenida, y en un punto iba por la orilla izquierda y un auto comenzó a tocarme la bocina. Pensé que me estaba dando ánimo. Adelantando por la derecha me iba entre los autos que estaban parados por la congestión. Más adelante lo volví a encontrar, se puso detrás mío y comenzó a tocar sin parar la bocina. Lo ignoré y adelanté porque el taco era mucho, y junto al pasajero empezaron a gritarme sulfuradamente. Muy enojados, exclamaban que podía causar un accidente y que debía subirme a la ciclo vía. Me puse un poco nerviosa pensando en que me podía atropellar - lo tenía a 30 centímetros por una avenida de alta velocidad con tres pistas por sentido vehicular - y no había capacidad de diálogo. Intentó pararse al frente mío para frenarme y logré adelantarlo por la derecha. Al percatarse de mis intenciones, apretó el acelerador y se fue. (Gisela, 34, ciclista)

Así como el relato de Gisela, todos los entrevistados mencionaron haber experimentado situaciones similares. De este modo, la conciencia como ciclistas se refuerza al interior de las agrupaciones, en base a un discurso que se nutre de: la elaboración de

bicianimitas²³; bicicletas de niños pintadas de blanco que dejan huellas (Jirón, 2018) en lugares donde ocurrió un siniestro vial. Y la consigna “no más ciclistas muertos”.

El 14 de noviembre de 2022 se realizó una ciclomarcha en conmemoración de José (83); ciclista muerto a inicios del mismo mes tras colisionar con una motocicleta en la comuna de Conchalí, ubicada en la zona norte de Santiago. Para conmemorar su muerte, se organizó una ciclomarcha. Desde un punto de encuentro - ubicado en pleno centro de la ciudad -, los ciclistas reunidos procedimos a ocupar de manera informal las calles de Santiago en dirección hacia el lugar donde falleció José. Una vez en la esquina en cuestión, junto a la familia del fallecido se realizó un discurso y quedó colocada una bicicleta pintada de blanco con un cartel que decía: “Aquí asesinaron a un ciclista: José Arias Valenzuela (1939-2022)”.

Las bicianimitas son huellas que se imprimen de manera permanente en los espacios de movilidad (Jirón, 2018). Entregan significados a lugares específicos y permiten espacializar y transformar la memoria, el duelo y la muerte en algo material. También, operan como hitos urbanos en la metrópolis chilena, que refuerzan la idea de una identidad ciclista construida desde la fragilidad en las calles. Como una suerte de rito, siempre que fallece un ciclista por causa de algún vehículo motorizado, el modo de proceder es el mismo; el 20 de noviembre de 2022 fallece atropellado Luis (45), en Maipú - comuna²⁴ ubicada en la zona surponiente de Santiago -, por una camioneta conducida a exceso de velocidad. Para el 25 de ese mes se realiza una ciclomarcha, que culmina con una bicianimita en el lugar del siniestro.

De lo anterior, se interpreta que el principal articulador del ciclismo urbano como acción política es la muerte de un igual. La incertidumbre y el miedo son parte del cotidiano vivir al movilizarse diariamente en bicicleta por las grandes ciudades. En este sentido, la muerte de un ciclista visibiliza las contradicciones de un modelo de movilidad infraestructural y normativamente pensado para el vehículo a motor. Inmiscuida en una

²³ La animita es un término chileno para referirse a un lugar de veneración religiosa a santidades o de recuerdo informal a hechos trágicos (defunciones) ocurridos en la en ese lugar. Están principalmente asociados a accidentes viales y solían utilizarse mucho en caso de defunción de peatones. Con el aumento de la actividad ciclista en Santiago (y el país) se han empezado a utilizar para representar a los ciclistas víctimas de accidentes viales.

²⁴ Chile se organiza institucionalmente en comunas, provincias y regiones (de menor a mayor tamaño). La Región Metropolitana está compuesta por 52 comunas, distribuidas en 6 provincias. La provincia de Santiago contiene 32 comunas, cuyo centro es la comuna de Santiago (también denominada Santiago Centro). En términos administrativos, las comunas son presididas por alcaldes, las provincias por intendentes y las regiones por gobernadores.

cultura vial individualista, la muerte de un igual despierta el sentimiento de empatía por parte de los ciclistas, y transforma lo que es el autocuidado y la necesidad de sobrevivir, en cuidado y preocupación por el otro, que se moviliza con los mismos riesgos y peligros que yo -el ego-.

Con el tema de “*no más ciclistas muertos*” ahí nace un tema muy personal para mí. Una amiga murió atropellada por una micro el 07 de marzo de 2020, cuando venía de vuelta de un paseo con su hijo de 11 años. La única forma de hacerle honor a ella es salir a la calle y gritar hasta que se den cuenta de que en verdad nos están matando. (Carolina, 32, ciclista)

Del discurso por la demanda “*no más ciclistas muertos*”, se desprende la vulnerabilidad con la que se enfrenta el uso intensivo de la bicicleta. Una vulnerabilidad consciente, percibida y experimentada, que articula la definición de un *nosotros ciclista*, y entrega un sentido político a *pedalear*.

¡A no soltar las calles! Mañana podrías ser tú, tu mamá, tu hijo, tu nieto, tus amigos, tu pareja o tal vez pueda ser yo (Revolución Ciclista, agrupación estudiada)²⁵

Lo anterior, en vez de disminuir el uso de la bicicleta, para los informantes se traduce en hacerse más visibles como ciclistas en las calles y refuerza sus ganas por fomentar el ciclismo urbano. De esta forma, se consolida una autopercepción como ciclo-activistas, es decir, como agentes comprometidos en conciencia y acción por el reconocimiento cultural del ciclismo urbano en Chile. Al respecto, operan dos procesos que definen lo que es ser ciclo-activista: la construcción de límites políticos y la elaboración de demandas sociales propias.

Como narra Lucas (20), los límites políticos se construyen a partir del distanciamiento respecto del ciclismo estrictamente deportivo. Participar como ciclo-activista no necesariamente tiene relación con el imaginario deportivo o un proyecto de transformación corporal.

Hay gente que tiene una visión, una identidad del ciclista, y creo que al final soy otra entidad de lo que esperan. El ciclista creo que es una etiqueta, muy deportista, que usa tricot y tenidas deportivas. Siento que no encajo. (Lucas, 20, ciclista).

El ciclo-activismo se define mucho más por las prácticas de solidaridad con otros ciclistas

²⁵ Afiche difundido por la agrupación Revolución Ciclista en redes sociales. Disponible en: <https://www.instagram.com/p/CIY6kIlucsw/?hl=es>

y la participación en agrupaciones sociales y ciclomarchas masivas, que por el desarrollo deportivo de la práctica. Así en más, definirse como ciclo-activista es indiferente al grado de conocimiento técnico y profesionalización del uso de la bicicleta.

No me gusta el discurso deportivo con la bicicleta. Yo pedaleo nomás, no soy un engreido del mundo ciclista. Se puede andar en bicicleta, puede ser tu medio de transporte y ya, no tienes por qué plantearlo como ejercitarse. Es un elemento secundario para mí. Yo, en realidad no sé moverme de otra forma. (David, 44, ciclista)

Los fines deportivos del ciclismo no tensionan los problemas de reconocimiento en la vía pública. La superposición del imaginario del deporte en el ciclismo urbano es problemática en tanto tiende a invisibilizar el potencial transformador de la bicicleta en la ciudad. En esta tensión, el ciclismo urbano se limita al área de ocio y recreación, marcando un quiebre con la percepción de los informantes. Sin embargo, este discurso no está libre de contradicciones. Como parte de los repertorios de cada agrupación, suelen organizarse recorridos periódicos a distintas zonas de los alrededores de Santiago, que indudablemente implica un rendimiento deportivo. Por lo general, son trayectos que contemplan más de 30 kilómetros en bicicleta.

La construcción de límites políticos también está dada por la identificación de un sector opositor o contrario al reconocimiento del ciclismo urbano. Al respecto, se resaltan las figuras de choferes de buses del transporte público y taxistas como las principales fuentes opositoras. Junto con una asociación irrestricta a la masculinidad en la movilidad, para referirse a conductores de vehículos motorizados usualmente se utiliza la expresión “*asesinos al volante*”. Como una forma de representar la imprudencia y el peligro de la cultura motorizada en Santiago, no solo se identifica una baja complementariedad con otros modos de movilidad, sino que se hace hincapié en la oposición directa de estos con la bicicleta.

Con los taxis y las micros la relación es pésima. No respetan, me han tirado hasta escupos. Cuando me percató de que una micro va demasiado rápido o anda acelerada, la dejo pasar. Prefiero dejar que pase y que se pierda, porque me puede matar. Así que no me arriesgo con las micros. Es peor tratar de ganarles. (Carolina, 32, ciclista)

Por otra parte, la constitución del ciclismo como acción política también pasa por la definición de demandas sociales específicas como sector de la sociedad. Un proceso de autoconciencia de las necesidades compartidas, que perfila al ciclismo urbano como un logro colectivo. A propósito, es posible dividir estas demandas entre aquellas referidas a

la infraestructura ciclista y aquellas referidas a la cultura vial. Del primer grupo, destaca la exigencia por una mayor accesibilidad a las ciclovías, mejor conectividad entre tramos - incluyendo ciclovías de comunas distintas - y ciclovías que no pongan en peligro el bienestar de los ciclistas por medio de obstáculos, hoyos y baches.

Ahora bien, respecto de las demandas sobre la cultura vial, el reconocimiento como actores urbanos legítimos pasa por: el respeto del 1,5 metros de distancia que deben mantener los vehículos motorizados respecto de las bicicletas en ausencia de ciclovías, y el respeto de la ciclovía como un carril exclusivo para ciclos²⁶; tal como narra Gisela (34, ciclista), en Santiago no está incorporada la presencia de bicicletas, por ende las ciclovías son usadas como estacionamientos, lugares para detenerse e incluso para que comerciantes ambulantes dispongan de ese espacio.

La articulación de demandas sociales que afectan directamente la práctica del ciclismo urbano trae como consecuencia una mayor permeabilidad entre los entrevistados. Como sujetos afectados directamente, el ciclo-activismo incorpora como exigencias ciertas reivindicaciones que tienen consecuencias concretas visibles e inmediatas. Ello explica la capacidad de condensar y agrupar a las personas con un uso intensivo de la bicicleta en Santiago. En vez de elaborar un discurso genérico y quizás escaso en cuanto a consecuencias prácticas, el ciclo-activismo identifica sus propias demandas en su mismo ejercicio. Frente a esto, sorprende que a diferencia de las movilizaciones durante los años 90s, a nivel discursivo, la construcción de una ciudad más sustentable y libre de contaminación pasa a ser una implicancia de segundo orden a la reivindicación del ciclismo urbano. De acuerdo con lo observado, en el centro de pedalear como acción política, está la persecución de reconocimiento como agentes urbanos legítimos.

El uso de la bicicleta como acción política pasa por la construcción de una percepción y gramática del mundo ciclista. Así, la consolidación del ciclismo urbano como un medio legítimo de transporte, se ratifica como un logro colectivo en el que operan mecanismos de definición de límites políticos y la condensación de las necesidades compartidas. Además, como antesala, la muerte de otros ciclistas fortalece la formación de un *nosotros ciclista*, que articula una conciencia compartida como agentes vulnerados en la vía pública.

²⁶ En Chile se conoce por “ciclo” a los vehículos no motorizados, de una o más ruedas y propulsados exclusivamente por una o más usuarios. Esto excluye motocicletas, scooter eléctricos u otros con propulsión mecánica.

Conclusiones

A través de la práctica

Las personas que hacen uso intensivo de la bicicleta en Santiago saben el peligro y la incertidumbre por la que hay que atravesar para trasladarse de un punto a otro. Esta conciencia deviene del conocimiento práctico que se incorpora al movilizarse en bicicleta día a día. La falta de un reconocimiento institucional y cultural como modo de transporte, afecta de manera transversal a todos los usuarios de bicicleta en la metrópolis chilena, lo que permite afirmar la existencia de experiencias compartidas como puntapié inicial para articular un *nosotros ciclistas*.

Aprender a pedalear es imposible sin el otro. El traspaso de conocimientos prácticos constituye una condición de posibilidad para que las acciones individuales puedan ejercerse. Aprender a usar artefactos nos pone en contextos y relaciones sociales. Sin embargo, no toda práctica compartida resulta en asociación. Por lo tanto, surge la pregunta: ¿qué ocurre que el ciclismo urbano es capaz de dar paso a formas de acción colectiva? Al respecto, aparecen las particularidades del ciclismo; una forma de movilidad individual que coloca a los usuarios en un proceso de aprender - enseñar permanente, en la que los conocimientos técnicos y mecánicos se adquieren en función de colaborar con el otro. Se compone, entonces, como un entramado de conductas que transforman al ciclismo urbano en una práctica que no se entiende sin la solidaridad, la reciprocidad y el cuidado del igual.

Los ciclistas otorgan sentido a la práctica por medio de su asociación. De esta manera, la participación en agrupaciones ciclistas posibilita la ocurrencia de lazos sociales fuertes, lo que contribuye a que éstas sean comunidades relacionales enfocadas en el apoyo mutuo y la promoción del ciclismo en Santiago. Así, los mecanismos de reciprocidad y la seguridad del otro son elementos fundamentales para cada agrupación, tanto en las actividades con fines sociales como en aquellas propias del ciclismo.

A nivel operativo, las agrupaciones ciclistas se organizan políticamente en representantes, lo cual no excluye la primacía de relaciones horizontales en su interior. Además, al involucrar vínculos multifacéticos, es decir, que reúnen distintas características sociodemográficas en sus participantes, operan procesos de influencia social (García, 2020) que decantan en un mayor compromiso y lealtad por sus participantes. A nivel individual, esto se expresa en motivaciones prosociales, tales como la aversión a la inequidad, normas morales (sentido del deber) y el altruismo. El ciclismo urbano deviene en acción colectiva mediante procesos colectivizantes que se centran en la reciprocidad social. Esto también se evidencia en las ciclomarchas, formas de protesta ciclista cuya

organización completa está articulada en función del cuidado y la protección en comunidad.

Por otra parte, la construcción colectiva del ciclismo urbano pasa necesariamente por la conciencia de la vulnerabilidad en las calles de Santiago. Al respecto, la muerte de un ciclista opera como principio generador de prácticas y discursos que comienzan a hilvanar una gramática orientada a la cooperación y el compromiso con el ciclismo urbano como horizonte de sentido. La consigna “*no más ciclistas muertos*” y la construcción de bicianimitas forma parte de la construcción de los entrevistados como ciclo-activistas. Una orientación política del ciclismo que construye sus límites mediante el distanciamiento al ciclismo deportivo, la oposición a los vehículos motorizados y la estructuración de demandas específicas como sector social.

Esta exploración del ciclismo urbano da cuenta de los significados incorporados (Palacios, 2011) que se nutren de la ejecución individual y las interacciones sociales que acompañan la práctica. Una articulación que permite entender lo privado como un producto de lo social, y de esta forma, comprender el ciclismo urbano como una forma de posicionar a los sujetos en el mundo. Prácticas que en su ejecución cotidiana van definiendo categorías sociales, y por medio de la movilización de distintos capitales - asociados o no al ciclismo: corporales, orientaciones valóricas, disposiciones políticas, conocimientos en mecánica, conocimiento en rutas, niveles socioeconómicos, cercanías geográficas, etc. - constituyen una condición de posibilidad para la asociatividad en torno al desplazamiento en bicicleta.

De esta forma, la construcción de significados en torno a la práctica, al involucrarse en procesos colectivos, puede devenir en la articulación de ésta como acción política. Mediante el desarrollo de una conciencia compartida y la generación de redes sociales, el uso de la bicicleta comienza a guiarse por fines externos al desplazamiento, y se asocia con objetivos políticos afines como grupo social. Al involucrar dimensiones más profundas de la vida social, el desplazamiento en bicicleta, solo o acompañado, comienza a ser incorporado como una forma de performar una propuesta política asociada al reconocimiento del ciclismo urbano en la ciudad.

Solamente mediante una aproximación prolongada, diversa y profunda fue posible dar cuenta de los mecanismos colectivos que involucran al ciclismo urbano. Los ciclistas en Santiago desarrollan su práctica como una forma de comprender y otorgar sentido a su posición en la sociedad, y mediante procesos complejos de socialización son capaces de articularse como una forma de acción colectiva. A tal punto, que no es posible entender el ciclismo sin la solidaridad y el cuidado por el otro.

Conclusión General

La presente tesis se articula en base a dos propuestas investigativas que consideraron una aproximación exploratoria al ciclismo urbano como fenómeno de estudio. El trabajo de campo contempló entrevistas en profundidad, acompañamientos etnográficos en trayectos y la participación en ciclomarchas masivas por un periodo de un año. Así, se logra dar cuenta de la importancia que tiene comprender sociológicamente el ciclismo urbano en tanto práctica de movilidad. La bicimovilidad como una forma de entregar sentido al habitar en las metrópolis contemporáneas y su estudio como un proceso de reconocimiento para pensar y promover ciudades más sustentables. De esta forma, se configura una propuesta sociológica enfocada en las prácticas de habitar, como una forma de ubicar a los sujetos en la sociedad y los vínculos en los que interactúan.

Al centro de la presente tesis, se halla la pregunta por cómo las personas con un uso habitual de la bicicleta demandan y construyen lo público en la ciudad de Santiago. El reciente auge del ciclismo urbano en nuestra capital ha convertido la movilidad y planificación urbana en un tema central para pensar los espacios públicos. Una morfología de nuestras ciudades que se adapta a las necesidades del automóvil, y que por tanto, articula un modelo urbano en donde el espacio público se transforma en un espacio conectivo. De esta forma, pierde el papel de sociabilidad y se reproduce una planificación fragmentada que favorece a las comunas con mayor capacidad de inversión.

El primer apartado, titulado “Habitar en bicicleta, una disputa por la configuración de lo público en Santiago de Chile”, coloca en el centro del argumento a la práctica ciclista como una forma de construir el espacio público. El capítulo discute las repercusiones negativas de la cultura de movilidad privada y motorizada en la capital chilena desde los hábitos de movilidad ciclista. Se profundiza en las prácticas y significados que los usuarios de bicicleta construyen sobre lo público, a partir de su experiencia movilizándose por las calles. Esta aproximación busca caracterizar las tácticas de movilidad y los procesos de significación del espacio público por parte de usuarios de bicicleta, en base a entrevistas y un proceso de etnografía multisituada (Jirón, 2016). El estudio analiza seis casos de personas participantes en agrupaciones ciclistas formadas durante el Estallido Social en Chile (2019).

Por un lado, el capítulo da cuenta de que los ciclistas configuran hábitos de movilidad a través de tácticas y estrategias que versan en la desorganización del espacio público y las victorias fugaces durante el desplazamiento. Por otro lado, los ciclistas habitan el espacio público desde sus límites, graficados en la coacción física, la insuficiencia de infraestructura vial y la desconfianza hacia los otros modos de movilidad. De esta forma,

estructurado por un entorno motorizado, la experiencia de movilizarse en bicicleta por Santiago construye un espacio público que se vive desde la competencia por su uso y la falta de reconocimiento del ciclismo como un modo legítimo de movilidad.

En función de la pregunta que estructura esta tesis, el primer capítulo logra caracterizar desde la experiencia la construcción de lo público. Como un espacio de exclusión, las personas con un uso habitual de la bicicleta habitan desde la marginación en la movilidad urbana. De esta forma, en vez de ser un espacio de encuentro e intercambio, lo público se asocia a la competencia y la desconfianza. Un mundo de relaciones de co-movilidad cubierto por la hostilidad, en donde las velocidades y dimensiones de la movilidad motorizada son afrontadas por las y los ciclistas mediante el desarrollo de tácticas y estrategias. Un paquete de prácticas que van dirigidas a la persecución del reconocimiento a nivel vial, tanto cultural como normativamente. Así, las prácticas ciclistas performan su propia propuesta política en su ejecución, manifestándose como agentes disruptivos a lo público-motorizado; la promoción de un modelo de movilidad sustentable.

El segundo capítulo, titulado “No basta con pedalear: la comprensión del ciclismo urbano como una práctica colectiva”, discute las posibilidades de comprender el ciclismo urbano como una forma de acción colectiva. Se propone que la construcción de vínculos en torno a la bicicleta introduce una arista que permite abordar el ciclismo urbano en su variante más colectiva, e inclusive como una alternativa para encauzar formas de malestar social. El proceso investigativo contempló la participación etnográfica en ciclomarchas masivas.

Por un lado, en tanto conector espacial, la bicicleta inserta al usuario en el espacio público desde el desplazamiento y la circulación de actores urbanos. Esto introduce al ciclismo en un conjunto de relaciones sociales complejas que devienen en la exclusión del uso de la bicicleta en el campo de la movilidad urbana. Por otro lado, el ciclismo urbano está asociado a espacios y territorios físicos que, a pesar de su lógica individual, se insertan en comunidades de personas que comparten la misma práctica y construyen redes a propósito de ello. Entonces, la bicicleta es un objeto cuyo uso en función del traslado deviene en procesos de socialización.

Este capítulo explora cómo la práctica del ciclismo se articula como acción colectiva en tanto se ancla a territorios, necesidades y orientaciones valóricas compartidas por las agrupaciones ciclistas de Santiago. Se propone que ser ciclista dice relación con un conocimiento práctico compartido, descansando en dos pilares fundamentales: la generación de vínculos sociales fuertes al interior de los colectivos ciclistas y la construcción del ciclismo urbano como acción política. Del primero, en marco de las agrupaciones como comunidades relacionales, se desprende que los mecanismos de reciprocidad y la seguridad del otro son elementos fundamentales para cada agrupación. Además, al involucrar vínculos multifacéticos, operan procesos de influencia social

(García, 2020) que decantan en un mayor compromiso y lealtad por sus participantes. Del segundo, se desglosa que la configuración como acción política, pasa por la definición de límites mediante el distanciamiento al ciclismo deportivo, la oposición a los vehículos motorizados y la estructuración de demandas específicas como sector social.

Respecto de la pregunta central, el segundo capítulo profundiza la discusión acerca del ciclismo urbano con foco en las características asociativas de la práctica. De acuerdo a lo propuesto, la acción colectiva logra ser conceptualizada como un bien público, que permite la construcción de redes y vínculos sociales que promueven el encuentro en la vía pública. La demanda por reconocimiento en el espacio público atraviesa necesariamente procesos colectivos. A través de la construcción de un *nosotros ciclista*, se articula una gramática y una agenda de actividades dirigidas en pos de promover la visibilidad de las y los ciclistas como agentes urbanos excluidos. Además, se promueve la solidaridad y colaboración en la movilidad como una forma de construir lo público desde la colectividad.

En tanto la práctica individual del ciclismo se vive como una experiencia adversa, es necesario establecer redes de protección y asociatividad que surgen de la hostilidad como estrategia de sobrevivencia. Estas redes abarcan dimensiones de la vida social que van más allá de la práctica cotidiana misma del ciclismo como medio de desplazamiento, y por lo tanto, corresponden a fenómenos sociales complejos y necesarios de explorar sociológicamente.

A modo de cierre, cabe mencionar que al ser un estudio exploratorio los resultados son producto de una primera aproximación, y por ende, no son extrapolables para una población generalizada. Santiago es una capital sudamericana muy grande y diversa, por lo que al ser una investigación unipersonal, sin un equipo ampliado, no fue posible abarcar una mayor cantidad de casos para abordar con mayor robustez el fenómeno. Sin embargo, los casos seleccionados y su estudio al detalle permitieron tensionar las experiencias ciclistas en la capital chilena desde el enfoque de la etnografía multisituada (Jirón, 2016). Al respecto, sería interesante desarrollar otras investigaciones cuyo foco estuviese puesto en la diversidad interna entre las agrupaciones ciclistas y los distintos tipos de ciclistas urbanos²⁷. Por otra parte, es necesario desplazar la investigación social territorial hacia regiones. Si bien Santiago es el centro urbano por excelencia de Chile, también es necesario pensar los modelos de urbanización y planificación urbana que se están

²⁷ Aquellas personas que practican el ciclismo urbano sin generar ningún tipo de asociatividad, y por otro lado, aquellas cuyo uso de la bicicleta se relaciona con otras justificaciones: ahorrar dinero, maximizar el uso del tiempo, cercanía de destinos, entre otros.

desarrollando en otras localidades. En este sentido, la experiencia de agentes urbanos no pertenecientes a la RM²⁸ también debiese ser considerada a nivel de políticas locales para pensar las relaciones situadas.

En base a lo anterior, se abren puertas para futuras investigaciones que contemplen una mayor diversidad de casos y también que se enfoquen en los actores de otros centros urbanos en Chile. Por lo pronto, cabe destacar la necesidad de actualizar los datos levantados por la Encuesta de Origen y Destino (2012), para tener una aproximación más general y compleja del fenómeno de la movilidad en Santiago.

²⁸ Región Metropolitana

Bibliografía

- Acuña, O., Astete, K., Medel, J. & Severino, P. (2021). Responsabilidad social y consumo sustentable: el caso de estudiantes de formación superior de Talca (Chile). *Información tecnológica*, 32(1), 143-150. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/349204966_Responsabilidad_social_y_consumo_sustentable_el_caso_de_estudiantes_de_formacion_superior_de_Talca_Chile
- Aguirre, C. Encinas, F. Tironi, M & Vergara, F. (2021). Inflexiones disciplinares: disputando tres conceptos para la construcción de la ciudad posneoliberal. Santiago, Chile. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/351350930_Inflexiones_disciplinares_disputando_tres_conceptos_para_la_construccion_de_la_ciudad_posneoliberal_Disciplinary_Inflexions_Testing_Three_Concepts_for_the_Construction_of_the_Post-Neoliberal_City.
- Aliste, E., & Musset, A. (2014). Pensar los territorios del desarrollo: sustentabilidad y acción pública en nombre de una ciudad imaginaria. Concepción (Chile), 1950-2010. *Eure (Santiago)*, 40(120), 91-110. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612014000200005
- Ariztía, T. (2016). Clases medias y consumo: tres claves de lectura desde la sociología. *Polis (Santiago)*, 15(43), 435-459. Disponible en: <https://journals.openedition.org/polis/11715>
- Arellano Yévenes, C., & Saavedra Peláez, F. (2017). El uso de la bicicleta en Santiago de Chile; es una opción?. *EchoGéo*, (40). Disponible en: <https://journals.openedition.org/echogeo/14965>

- Barozet, E., & Méndez, M. L. (2012). Lo auténtico también es público. Comprensión de lo público desde las clases medias en Chile. *Polis. Revista Latinoamericana*, (31). Disponible en: <https://journals.openedition.org/polis/3697>
- Berríos, E., Sagaris, L., Tiznado-, I., & Vasquez, X. (2020). Balance de Transporte Justo. Disponible en: <http://www.cambiarnos.cl/balance-de-transporte-justo/>
- Bengtsson, M. (2016). Cómo planificar y realizar un estudio cualitativo mediante análisis de contenido. *NursingPlus Open*, 2, 8-14. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352900816000029>
- 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). Disponible en: <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/3019>
- Bianchi, M. (2006). Organizar la diferencia: prácticas de consumo en Floridablanca. *Cuadernos del Sur. Historia*, (35-36), 375-406. Disponible en <http://bibliotecadigital.uns.edu.ar/pdf/csh/n35-36/n35-36a14.pdf>
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. Disponible en: https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf
- Camargo, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Folios*, (44), 3-19. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/3459/345945922001.pdf>

- Calatayud, A., Sánchez, S., Bedoya, F., Giraldez, F. & Márquez, J.M. (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación / Octubre, 2021, de Banco Interamericano de Desarrollo. Disponible en: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Congestion-urbana-en-America-Latina-y-el-Caribe-Character%C3%ADsticas-costos-mitigacion.pdf>
- Catalán, C. (2009). Consumo y segmentación: algunas consideraciones conceptuales y empíricas. En Joignant, A. Güell, P. (Ed.), *Serie Políticas Públicas* (265-278). Universidad Diego Portales.
- CNN Chile. (2020). Estudio señala que ciclistas aumentaron en un 10% en la capital tras crisis social. 11/07/2021, de CNN Chile. Disponible en: https://www.cnnchile.com/pais/ciclistas-aumentaron-gran-santiago-crisis-social_20200114/
- CONASET. (2020). Tasa de fallecidos en siniestros de tránsito cada 10.000 vehículos (1990 – 2020). 11/07/2021, de Gobierno de Chile. Disponible en: <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>
- Correa, R. (2015). Ciclismo urbano: reflexiones de agrupaciones de ciclistas para pensar la ciudad de Santiago. Santiago, Chile: Universidad Alberto Hurtado. Disponible en: <https://repositorio.uahurtado.cl/handle/11242/7551>
- Elissegaray, P. (2009). Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos. Disponible en <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/106207>
- Felmer Plominsky, P. (2021) .Centro de Ciclismo Urbano de Santiago. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/180333>

- Flick, U. (2007). Codificación y categorización. En *Introducción a la investigación cualitativa* (pp. 192–212). Ediciones Morata. Disponible en: file:///Users/magaliespechvidal/Downloads/Flick_U_2007_Introduccion_a_la_investigacion_cualitativa_Ed._Morata._Espana.pdf
- Flores, R., & Naranjo, C. (2014). Análisis de datos cualitativos: el caso de la grounded theory (teoría fundamentada). *Escucha de la escucha. Análisis e interpretación en la investigación cualitativa*. Chile: LOM.
- García, M. O. (2020). Redes sociales y acción colectiva: observando el estallido social y la pandemia. *Revista F@ro*, 2(32). <http://www.revistafaro.cl/index.php/Faro/article/view/632>
- Giraldez, F., Iglesias, V., Muñoz, J. & Tiznado, I. (2019). Las inequidades de la movilidad urbana. *cedeus. Documento N°1, 1 - 8*. Disponible en: https://www.cedeus.cl/wp-content/uploads/2019/04/Inequidades-MovilidadUrbana_CEDEUS_2019-1.pdf
- Gobierno Regional Metropolitano de Santiago. (2019). Mesa Regional de movilidad, Región Metropolitana de Santiago. Disponible en: <https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2019/05/Presentaci%C3%B3n-Mesa-Movilidad-28-de-Marzo-2019.pdf>
- González, M. C. (2016). La concepción de espacio público antes y después del cambio de paradigma: desobediencia civil y racionalidad en el “segundo” Habermas. *Comunicación*, (34), 39-54. https://scholar.google.com/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=La+concepci%C3%B3n+de+espacio+p%C3%BAblico+antes+y+despu%C3%A9s+del+cambio+de+paradigma%3A+desobediencia+civil+y+racionalidad+en+el+%E2%80%9Csegundo%E2%80%9D+Habermas&btnG=

- Guien, J., & Ramírez, V. (2018). Un consumo laborioso. Experimentación y emancipación en las prácticas de consumo alternativas. Disponible en: https://ridaa.unq.edu.ar/bitstream/handle/20.500.11807/3421/Redes_v24_n47_dossier_2_guien.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Güell, V., Morales, R. & Peters, T. (2011). Tipología de prácticas de consumo cultural en Chile a inicios del siglo XXI: mismas desigualdades, prácticas emergentes, nuevos desafíos. *Universum (Talca)*, 26(2), 121-141. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762011000200007>
- Gutiérrez, M. (2021). Parque de autos se acelera y rozará los 5,5 millones de unidades este año. De Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería (ISCI) Disponible en: <https://isci.cl/parque-de-autos-se-acelera-y-rozara-los-55-millones-de-unidades-este-ano/>
- Herrera, A y Razmilic, S. (2016). Moverse en Santiago hoy: ¿Qué ha cambiado en los últimos años? *Puntos de Referencia*. N° 449 Disponible en <https://www.cepchile.cl/cep/puntos-de-referencia/puntos-de-referencia-2010-2021/puntos-de-referencia-2016/moverse-en-santiago-hoy-que-ha-cambiado-en-los-ultimos-anos>
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2020). Estadísticas, Transporte y Comunicaciones. Octubre, 2021, de 2020 Disponible en: <https://www.ine.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>
- Imilan, W., Jirón, P., & Iturra, L. (2015). "Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana." *Antropologías del Sur* 2.3: 87-103. Disponible en: <http://revistas.academia.cl/index.php/rantros/article/view/833>

Imilan, W. A., & Jiron, P. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10), 17-36. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6702380>

Leccardi, C. (2015). *Sociologías del Tiempo*. Santiago, Chile: Salesianos Impresores S.A.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2021). Decreto 102: Reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupante de los ciclos y deroga decreto supremo N° 116, de 1988, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Marzo, 2022, de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1162453&idParte=10250333>

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (2009). Ley de Tránsito N° 18.290. Marzo, 2022, de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469>

Ministerio del Medio Ambiente. (2018). Resultados encuesta nacional de medioambiente 2018. 03/09/2021, de Gobierno de Chile. Disponible en: <https://mma.gob.cl/wp-content/uploads/2018/02/Primeros-Resultados-Encuesta-Nacional-de-Medioambiente-2018.pdf>

Nolas, S. M., Varvantakis, C., & Aruldoss, V. (2020). Activismo político de por vida, en *Revista Fapcom* 4(7), 41-56. Disponible en: https://www.researchgate.net/profile/Christos-Varvantakis/publication/343572952_Activismo_politico_de_por_vida/links/5f32549fa6fdccc43bf0c5a/Activismo-politico-de-por-vida.pdf

Nurit Shabel, P. (2019). “Porque nos daba bronca”. Las emociones en la producción de la acción política de niños/as en una casa tomada, en *Revista de Antropología Social*

28(1), 117-135. Disponible en:
<file:///Users/magaliespechvidal/Downloads/adminucm,+117-135.pdf>

Observatorio de Ciudades UC (OCUC). (2021). Puente Alto, San Bernardo y La Florida son las comunas de RM con más necesidades urbanas, según nuevo índice de déficit. Octubre, 2021, de El Mercurio. Disponible en:
https://www.litoralpress.cl/paginaconsultas/Documentos/Crear_Archivo_Pdf.aspx?LPKey=CMZY5SJYR4REBHJAVXOHBC7M3OCWSKF5EXUS44PKLKSPV5IHONIA

Palacios, R. (2011). Not just balls in the air: Young jugglers and their practical understanding of post-dictatorship Chile. *Ethnography*, 12(3), 293–314.
<http://www.jstor.org/stable/24048140>

Peralta, M. A. (2018). La bicicleta como estrategia emancipadora y constructora de comunidad dentro de la ciudad de Cali estudio de caso: en biciarte y cicloamigos. Disponible en: <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/handle/10893/10715>

Ruiz, C. (2021) En Cátedra de Estructura y Crisis Social en Chile. Profesor: Carlos Ruiz Encina. Universidad de Chile, Santiago. Chile.

Sagaris, L. (2021) Transporte para sustentabilidades justas: la bicicleta como el eslabón perdido. *Crítica Urbana. Revista de Estudios urbanos y Territoriales*. Vol. 4, (19). Disponible en: <https://criticaurbana.com/transporte-para-sustentabilidades-justas-la-bicicleta-como-el-eslabon-perdido>

Salas, M. (2018). Uso de la bicicleta : reproductor del acceso desigual a la movilidad cotidiana urbana : visibilizar al ciclista tradicional que reside y se desplaza en la periferia sur de la Metrópolis; una oportunidad hacia ciudades más inclusivas : caso de Santiago. Disponible en <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/151962>

Sánchez, M. J. (2016). Pobres, deportistas y ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades. *Antropología Experimental*, (16). Disponible en: <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/3021>

Sennett, R. (1974). El declive del hombre público. New York: W.W. Norton.

Spinney, J. (2010). Realizando resistencia? Prácticas de relectura del ciclismo urbano en el South Bank de Londres. *Medio ambiente y planificación A* , 42 (12), 2914-2937. Disponible en: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1068/a43149>

Torres, R., Lisboa, S., Freitas, G. & Oliveira, L. (2019). Límites en el uso del espacio público y tácticas de consumo: un estudio sobre ciclismo urbano. *Latin American Business Review*, 20 (3), 211-225. Disponible en: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10978526.2019.1639189>

Universidad Alberto Hurtado - Observatorio social . (2012). Encuesta Origen Destino de Viajes. 03/09/2021, de SECTRA, Programa de vialidad y Transporte urbano. Disponible en: <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3253>

Anexos

Anexo 1: ficha de entrevistados

Participante	Edad	Sexo	Comuna de residencia	Nivel Educativo	Tipo de Bicicleta	Frecuencia de pedaleo
Lucas	20	M	Estación Central	Superior incompleta (cursando)	Fixie; piñón fijo	Diaria
Pablo	31	M	Pudahuel	Superior Incompleta	Fixie	Diaria
Carolina	32	F	Estación Central	Superior Incompleta	MTB	Diaria
David	44	NB	Santiago	Media Completa	Híbrida	Diaria
Paula	40	F	Vitacura	Superior Incompleta	MTB	Diaria
Gisela	34	F	Santiago	Superior Completa	Fixie	Diaria

Anexo 2: pauta de entrevista

PAUTA DE ENTREVISTA

Seminario de Título

Presentación

Hola _____ mi nombre es Diego Pérez Espech y soy estudiante de V° Año de Sociología en la Universidad de Chile. Actualmente me encuentro realizando la tesis “Producir y demandar lo público desde la movilidad cotidiana: Una aproximación al ciclismo urbano en Santiago de Chile”. Razón por la cual fuiste contactado/a para realizar una entrevista acerca de las prácticas de consumo, experiencias de lo público y las relaciones que se articulan en torno a la bicicleta como medio de movilidad cotidiano.

NOMBRE ENTREVISTADO/A:

ORGANIZACIÓN:

FECHA:

HORA INICIO:

HORA TÉRMINO:

1. DEL ESTUDIO.

La tesis tiene por objetivo caracterizar las formas en que las personas con un uso habitual de la bicicleta construyen lo público en Santiago. Para ello, se han seleccionado seis agrupaciones de ciclistas para realizar entrevistas y acompañamientos en trayectos habituales a personas que participan de manera activa en estas.

Para comenzar, conversaremos algunos aspectos generales:

INTRODUCCIÓN GENERAL

1. Por favor, cuéntame un poco de tu relación con la bicicleta.
 - Edad / sexo - género: Masculino
 - Introducción al uso intensivo de esta en Santiago.
 - Tipo de bicicleta (fixie, MTB, híbrida); adquirida nueva, usada o armada.
 - Ingreso a la agrupación de la que forma parte.
 - Frecuencia de uso.
 - Propósito de uso (paseo/recreación, desplazamiento cotidiano, deporte, manifestarse, etc).
 - Rutas/comuna(s) de desplazamiento habitual:
 - Comuna de residencia:
 - Nivel educacional:
 - Nivel socioeconómico.

B. PRÁCTICAS DE CONSUMO

Ahora, con respecto a tus prácticas de consumo.

1. Para comprar alimentos ¿dónde compras habitualmente? ¿las verduras las compras en el mismo lugar?
2. Para comprar ropa ¿dónde compras habitualmente?
3. En el caso de otros productos, por ejemplo artículos tecnológicos ¿dónde compras habitualmente?
4. Los artículos de aseo personal y del hogar ¿dónde compras habitualmente?
5. Para efectos de productos para la bicicleta ¿dónde compras habitualmente?

6. En general ¿distingues entre el comercio local y grandes cadenas de mercado para consumir? ¿Por qué? ¿Para qué productos sí y en cuáles no?
7. De acuerdo al tipo de producto que consumes ¿sueles preocuparte si son productos de segunda mano o reutilizados? ¿Por qué?
8. En la misma línea, ¿te preocupas por comprar productos amigables con el medio ambiente? ¿Por qué?
9. ¿Y productos libres de componentes animales? ¿Por qué?
10. ¿Sueles preferir marcas específicas para ciertos productos? En caso de ser así ¿Cuáles y por qué?

C. EXPERIENCIAS DE LO PÚBLICO

Con respecto a tus experiencias de lo público en Santiago.

1. De acuerdo a tu experiencia moviéndote en bicicleta por Santiago ¿cómo ha sido tu relación con otros modos de movilidad?; taxis, micros, autos particulares, motocicletas, camiones. ¿Y con otros actores urbanos? Por ejemplo: peatones, repartidores de comida, vendedores ambulantes, *todo lo que transita por la calle*.
2. ¿Cómo ha sido tu experiencia de movilizarte en bicicleta con la infraestructura de las calles en Santiago?; por ejemplo: calidad del suelo (si está picado o no), ancho de la calle.
3. ¿En general, tu trayecto contempla alguna vía específica? ciclovías, calles pequeñas y/o avenidas // ¿Sostienes alguna preferencia? ¿Por qué?
4. ¿Has usado otros modos de movilidad adicionales a la bicicleta? (Por ejemplo: subirse al transporte público con la bicicleta, vehículo particular y bicicleta).
5. ¿Qué factores afectan la decisión de movilizarse en bicicleta? Por ejemplo: distancia del trayecto, tipo de vías de acceso, disponibilidad horaria, estado físico, hora, clima, disponibilidad de lugar para estacionarla segura.
6. ¿Cómo defines tus recorridos? Por ejemplo: conocimientos previos, aplicaciones, intuición.
7. De acuerdo a las decisiones que tomas durante los trayectos.

- a. Pongámonos en la situación en la que te preparas para realizar un trayecto habitual. ¿Sales con alguna tenida especial? // ¿Cuáles son los artículos que no pueden faltar? (luces, casco, artículos reflectantes, parlantes/audífonos, lentes de sol, mochila, etc.).
 - b. Si durante el trayecto otro auto, taxi o micro te pasa a llevar de alguna forma ¿cuál es tu reacción? ¿has tenido roces antes? ¿Cómo ha sido la experiencia?
 - c. Si un micro o camión pasa muy cerca de ti en la calle ¿qué haces? (Ej.: frenar, tomar distancia, adelantar, encarar, etc.).
 - d. Si vas muy apurado/a ¿sueles adelantar otros vehículos? ¿lo haces siempre o solamente si vas apurado?
 - e. Durante tus trayectos cotidianos ¿qué actitud suelen tener al movilizarte? Agresivo, a la defensiva, paciente, temeroso/a.
 - f. Si un peatón camina por una ciclovía por la cual vas tú ¿qué haces? (adelantarlo, llamarle la atención)
 - g. Si uno o varios vehículos se encuentran estacionados en una ciclovía por la cual vas tú ¿qué haces?
 - h. ¿Cómo reaccionas cuando te tocan la bocina?
 - i. Si quieres virar ¿cómo señalizar?
 - j. ¿Sueles respetar los semáforos y/o señaléticas?
 - k. ¿Respetas el sentido del tránsito?
 - l. Usualmente ¿te movilizas en bicicleta sólo/a o acompañado/a?
8. Según tus percepciones ¿qué opinas de las ciclovías? Y el resto de la infraestructura urbana ¿está preparada para el uso intensivo de la bicicleta en Santiago? ¿Por qué?
 9. ¿Qué sientes al movilizarte en bicicleta por Santiago? Libertad, temor, exclusión, alegría, rabia, odio, etc.
 10. ¿Cuáles son tus sentimientos hacia los otros actores urbanos?; taxis, micros, autos particulares, motocicletas, peatones, entre otros.

11. ¿Qué opinas de que la gente use más la bicicleta como medio de transporte? Según tu opinión ¿Cuál es tu valoración sobre la bicicleta en la ciudad de Santiago? ¿es positiva o negativa? ¿Por qué?
12. ¿Te consideras ciclista? ¿Por qué? ¿Sientes alguna identidad “ciclista”?

D. TIPOS DE RELACIÓN

De acuerdo a los tipos de relación que has forjado en torno a la bicicleta, en particular con la agrupación en la que participas.

1. De acuerdo a los tipos de relación que has formado en torno al uso intensivo de la bicicleta, en particular con la agrupación en que participas, ¿Cómo son las relaciones?; para guiarte puedes usar criterios como amistad, afinidad política y relaciones horizontales o verticales entre la agrupación.
2. Sobre tu participación en eventos ciclistas ¿has participado en alguno? ¿cuál? ¿cómo ha sido tu experiencia?
3. ¿Tu agrupación realiza eventos “fuera de la bicicleta”?; dígame, eventos como agrupación que no contemplen movilizarse en bicicleta. ¿has participado en alguno? ¿cuál? ¿cómo ha sido tu experiencia?
4. Según tu experiencia con otros ciclistas en la vía pública ¿sueles solidarizar con ellos/as de alguna forma? ¿cómo lo has hecho?
5. ¿Has tenido experiencias en que te haya tocado ayudar o que te ayuden con algún problema técnico de tu bicicleta durante un trayecto? ¿han sido ciclistas también?

Finalmente, ¿existe algo que quiera agregar a esta entrevista?

Muchas gracias por su tiempo.

Preguntas rezagadas: ¿tomas algún tipo de riesgos? ¿Guardas distancia con otros modos de movilidad? ¿Por qué?

¿ves carreras?

Propensión al riesgo

Anexo 3: pauta de observación

PAUTA DE OBSERVACIÓN

Seminario de título

La siguiente tabla contempla la pauta de observación que guiará los acompañamientos en trayectos a los y las entrevistadas. Los recorridos serán documentados vía cámara goPro, para luego poder analizarlos con mayor profundidad. De acuerdo con los objetivos específicos, al ser el acompañamiento exclusivamente en un trayecto, el objetivo específico relativo a las prácticas de consumo no ha sido considerado para efectos de la pauta. Ello no excluye que se pueda desprender información relevante, pero en esta sección de la propuesta metodológica el foco está en la movilidad como enfoque de estudio.

Objetivo Específico	Criterios	Observado
Caracterizar las experiencias de lo público en las personas con un uso habitual de la bicicleta residentes en Santiago de Chile.	1. Prácticas de Movilidad	1. PROCESOS DE DECISIÓN <ul style="list-style-type: none">● Selección de espacios para movilizarse; ciclovías, calles, avenidas y/o veredas.● Adelantar otros vehículos.● Respetar semáforos,

		<ul style="list-style-type: none"> ● Respetar señaléticas. ● Control de la velocidad.
	2. Formas de movilidad	<p>2. ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Uso de frenos, luces, casco y/o artículos reflectantes. ● Movilización con kit para afrontar posibles estropeos de la bicicleta. ● Relación con otras formas de movilidad; vehículos particulares motorizados, transporte público y peatones. ● Formas de respuesta cuando se le pasa a llevar. ● Toma de riesgos.
	3. Infraestructura de movilidad	<ul style="list-style-type: none"> ● Características de las ciclovías transitadas

		<ul style="list-style-type: none"> ● Dificultades/obstáculos físicos para movilizarse por las calles, avenidas.
<p>Determinar los tipos de relación que se articulan entre las personas que tienen un uso habitual de la bicicleta residentes en Santiago de Chile.</p>	<p>1. Convivencia con ciclistas desconocidos en la vía pública</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Relación con otros ciclistas desconocidos durante el trayecto.

Anexo 4: consentimiento informado

CONSENTIMIENTO INFORMADO

I. INFORMACIÓN

Usted ha sido invitado(a) a participar en la investigación “**Producir y demandar lo público desde la movilidad cotidiana:** Una aproximación al ciclismo urbano en Santiago de Chile”. Su objetivo es caracterizar las formas en que la movilidad cotidiana en bicicleta diseña y disputa lo público en Santiago. Usted ha sido invitado(a) porque sostiene un uso habitual de la bicicleta en Santiago y participa en una de las seis agrupaciones contactadas para la investigación.

El investigador responsable de este estudio es Diego Pérez Espech, estudiante de Sociología en la Universidad de Chile. La investigación es patrocinada por la misma institución y tiene fines exclusivamente académicos.

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

Participación: Su participación consistirá en dos momentos importantes. En primer lugar, se realizará una entrevista que puede ser presencial u online de acuerdo a las preferencias del/la participante. Esta entrevista abordará tres ejes principales, a saber: las prácticas de consumo del participante, las experiencias de lo público y las relaciones forjadas en torno al uso intensivo de la bicicleta en Santiago. La entrevista tendrá una duración de una hora y media aproximadamente y será audiograbada - o videograbada en el caso que sea online - para luego poder analizar la información resultante.

En segundo lugar, el trabajo contempla un acompañamiento en algún trayecto cotidiano que realice el/la participante en bicicleta. El propósito es poder capturar mediante una cámara GoPro la experiencia de movilizarse en bicicleta por la ciudad de Santiago. En lo ideal, se trata de un trayecto que el/la participante elija a conveniencia, sin perjuicio de la duración o el lugar a realizar. Desde luego, cabe destacar que en cualquier momento, tanto la entrevista como el acompañamiento pueden ser interrumpidos o suspendidos si el/la participante así lo desea.

Riesgos: Los peligros asociados al estudio podrían ser aquellos incurridos durante el acompañamiento etnográfico. Sin embargo, los riesgos existentes durante los trayectos se deben principalmente al peligro en la movilidad en bicicleta en la vía pública, más que por el presente estudio.

Beneficios: Usted no recibirá ningún beneficio directo, ni recompensa alguna, por participar en este estudio. No obstante, su participación permitirá generar información clave para visibilizar las experiencias de los y las ciclistas en la comprensión de la ciudad y el espacio público en Santiago.

Voluntariedad: Su participación es absolutamente voluntaria. Usted tendrá la libertad de contestar las preguntas que desee, como también de detener su participación en cualquier momento. Esto no implicará ningún perjuicio para usted.

Confidencialidad: Todas sus opiniones serán confidenciales, y mantenidas en estricta reserva. En las presentaciones y publicaciones de esta investigación, su nombre no aparecerá asociado a ninguna opinión particular. Para garantizar esto, ninguna grabación involucrará sus datos personales, rostro, nombre o cualquier otro dato que comprometa la confidencialidad de su participación.

Conocimiento de los resultados: Usted tiene derecho a conocer los resultados de esta investigación. Para ello, una vez finalizada se le volverá a contactar para hacer llegar el material vía correo electrónico.

Datos de contacto: Si requiere más información o comunicarse por cualquier motivo relacionado con esta investigación, puede contactar al Investigador Responsable de este estudio:

Diego Pérez Espech

Teléfono: +569 77489287

Dirección: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Chile. Av. Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa, Santiago.

Correo Electrónico: diegoperespech98@gmail.com

También puede comunicarse con el Comité de Ética de la Investigación que aprobó este estudio:

Comité de Ética de la Investigación

Facultad de Ciencias Sociales

Universidad de Chile

Teléfonos: (56-2) 29772443

Dirección: Av. Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa, Santiago. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Chile.

Correo Electrónico: comite.etica@facso.cl

II. FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Yo,, acepto participar en el estudio “**Producir y demandar lo público desde la movilidad cotidiana**: Una aproximación al ciclismo urbano en Santiago de Chile”.

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

Firma Participante

Firma Investigador Responsable

Anexo 5: matriz de producción de información

Matriz de Producción de Información.

Objetivo	Concepto	Dimensiones	Variables	Indicadores
Identificar las prácticas de consumo que tienen las personas con un uso habitual de la bicicleta residentes en Santiago de Chile.	Prácticas de consumo como decisiones, principios y estrategias que definen una categoría social.	Lugares de consumo	Consumo en el comercio local	Compra en negocios de barrio.
				Compra en ferias o mercados.
				Compra en pequeños emprendimientos.

			Consumo en el comercio en grandes tiendas	Compra en supermercados.
			Compra en multitiendas.	
		Tipos de productos	Productos sustentables	Consumo de productos de segunda mano o reutilizados.
				Consumo de productos amigables con el medioambiente.
				Consumo de productos libres de componentes animales.
			Productos de grandes tiendas	Consumo de productos de marca.
Consumo de productos distribuidos por grandes tiendas.				
Caracterizar las experiencias de lo público en las personas con un uso habitual de la bicicleta residentes en Santiago de Chile.	Experiencias de lo público como prácticas y significados individuales en disputa por reconocimiento en la movilidad cotidiana.	Prácticas de las experiencias	Experiencias de movilidad	Experiencias de co - movilidad en Santiago con otros modos de movilidad. (Por ejemplo: taxis, transantiago, otras bicicletas, autos particulares, etc.).
				Experiencias de movilidad con peatones.

				Experiencias con otros actores urbanos en la vía pública.
				Experiencias con la infraestructura urbana en Santiago.
				Experiencias usando otros modos de movilidad en complemento con la bicicleta.
			Prácticas de movilidad	Factores que afectan la decisión de movilizarse en bicicleta (Ej.: distancia, tipo de vía, disponibilidad horaria, estado físico, hora, clima, seguridad de la bicicleta mientras no se está usando).
				Procesos de construcción de los recorridos (Ej.: conocimientos previos, aplicaciones, intuición).

				Decisiones al movilizarse en bicicleta por Santiago (Ej.: uso de veredas, calles y/o ciclovías; respeta semáforos, señaléticas, adelanta otros modos de movilidad; guarda distancia con otros modos de movilidad; se moviliza solo/a o acompañado/a).
			Formas de movilidad	Estrategias para movilizarse en bicicleta por Santiago (relación con otras formas de movilidad; toma de riesgos; equipamiento: uso de frenos, luces, casco y/o artículos reflectantes; reacción ante situaciones de conflicto con otros modos de movilidad; etc).
				Actitud al movilizarse en bicicleta por Santiago.
		Significado de de las	Percepción de la vía pública	Apreciación de la infraestructura para

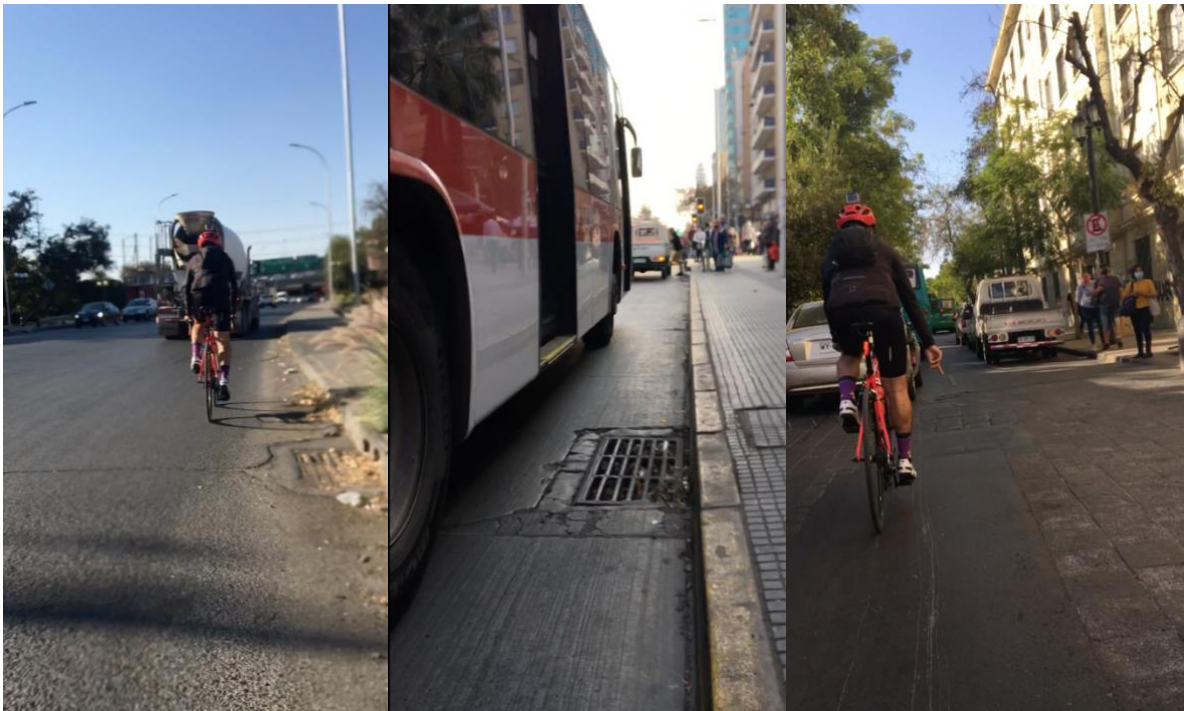
		experiencias		bicicletas en Santiago. (Ej.: ciclovías)
				Sentimiento respecto de la relación con otros modos de movilidad en la vía pública.
				Sentimientos al ocupar la vía pública en bicicleta.
			Percepción de usar la bicicleta	Valoración acerca del uso de la bicicleta.
				Valoración al considerarse ciclista.
Determinar los tipos de relación que se articulan entre las personas que tienen un uso habitual de la bicicleta residentes en Santiago de Chile.	Tipos de relaciones como vínculos contruídos en torno al uso intensivo de la bicicleta en Santiago.	Relación de compromiso con la agrupación	Construcción de vínculos en la agrupación	Tipos de relaciones formadas con otros miembros de la agrupación (amistad, afinidad política, horizontales, etc.).
			Instancias de participación	Participación en eventos ciclistas. Participación en eventos de agrupaciones ciclistas, fuera de la bicicleta.
		Convivencia con otros	Convivencia con ciclistas	Solidaridad con ciclistas desconocidos.

		ciclistas en la vía pública	desconocidos en la vía pública	Experiencias con otros ciclistas desconocidos en la vía pública.
--	--	-----------------------------	--------------------------------	--

Anexo 6: imágenes de trabajo de campo

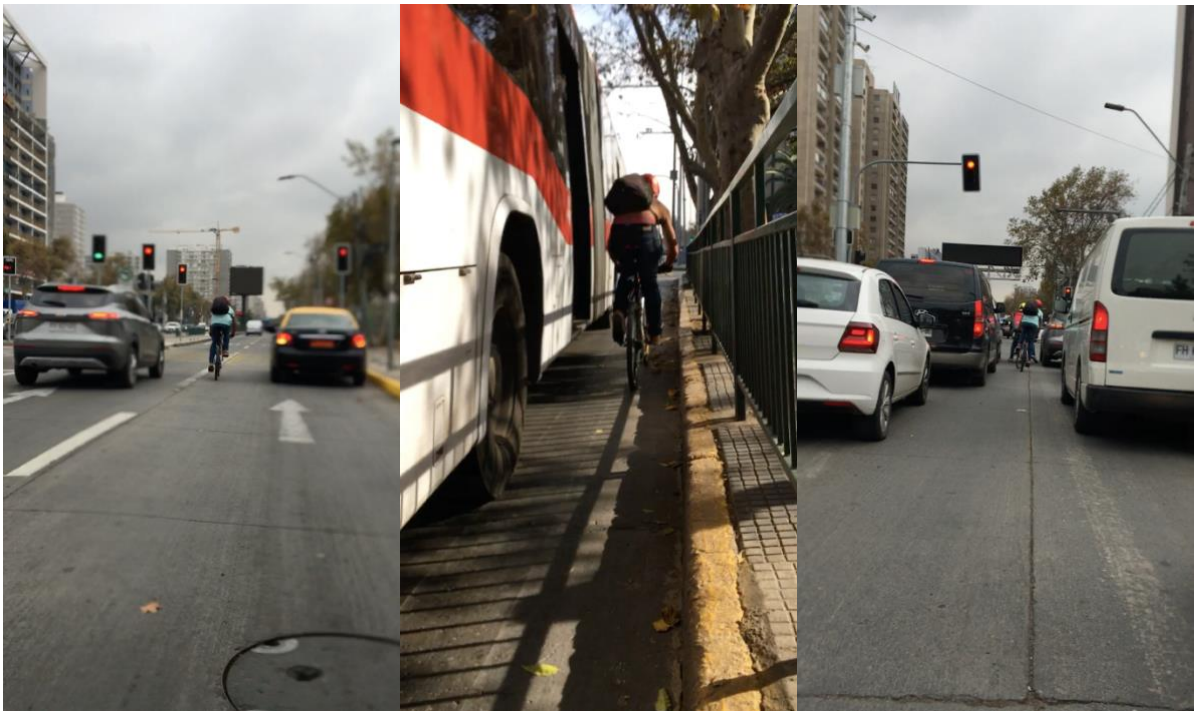
Imágenes del trabajo de campo

1. Acompañamiento Pablo



Fuente: elaboración propia.

2. Acompañamiento a David



Fuente: elaboración propia.

3. Acompalamiento a Lucas



Fuente: elaboración propia.

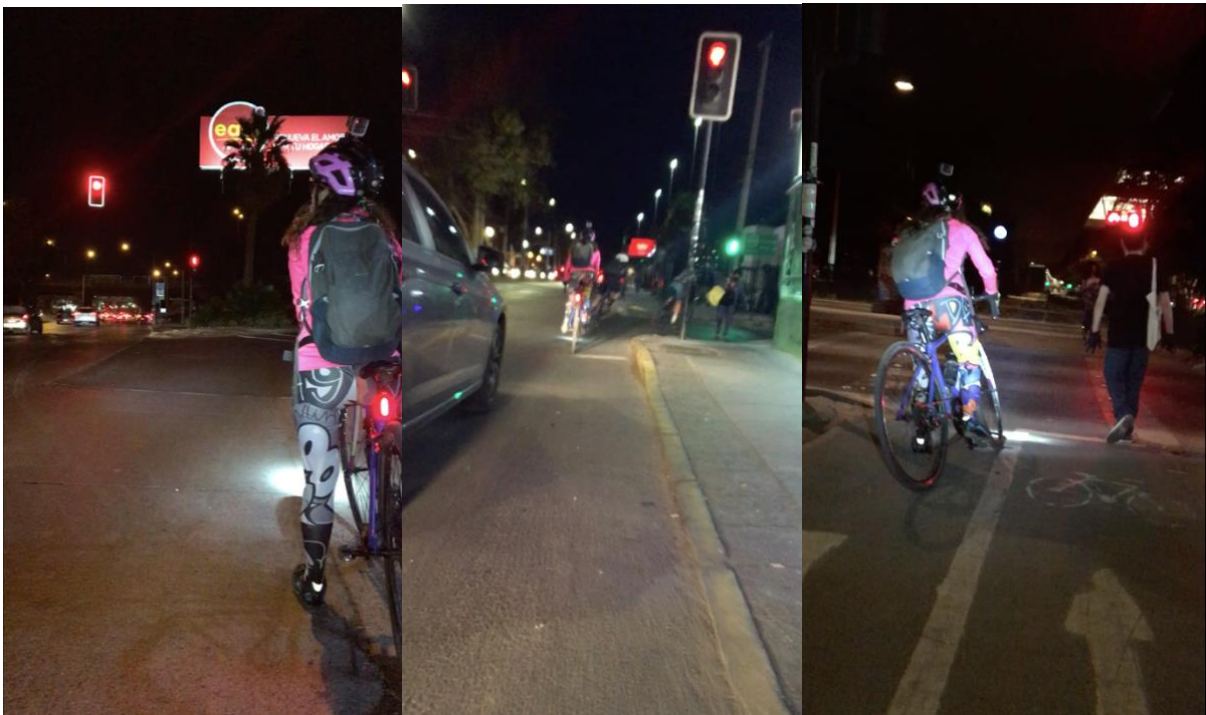


Fuente: elaboración propia.



Fuente: elaboración propia.

4. Acompañamiento a Carolina



Fuente: elaboración propia.

5. Acompañamiento a Paula



Fuente: elaboración propia.

6. Acompañamiento Gisela



Fuente: elaboración propia.



Fuente: elaboración propia.



Fuente: elaboración propia.