



INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

# Mujeres en bicicleta: prácticas, percepciones y gestión de los conflictos en el ciclismo urbano. Un acercamiento etnográfico.

Tesis presentada para obtener el grado académico de Magister en Asentamientos  
Humanos y Medioambiente.

Amanda Toro

Profesor guía: María Luisa Méndez.

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales

Pontificia Universidad Católica de Chile

17 de Junio de 2021

## **Agradecimientos**

A mis padres, quienes con su inmenso cariño y calidez, incentivaron en mí la importancia de la cultura.

A mi hermana, mi lucecita en el camino que nunca dejó de brillar.

A mi querida yaya, siempre a mi lado.

A Diego, que con su amor, ternura y lealtad, fue cercano testigo y pilar fundamental de este camino que ya llega a su fin.

A Enia, que me mira desde el cielo.

A cada una de las mujeres que me concedieron su tiempo, su espacio y confiaron sus experiencias en dos ruedas. Desde su propia trayectoria, marcaron la mía de por vida, y me permitieron encantarme con la bicicleta una vez más.

## RESUMEN

Esta tesis explora las diversas formas en que mujeres usuarias de bicicleta enfrentan y gestionan sus prácticas y conflictividades en la ruta. A través de un acercamiento etnográfico se analiza desde una perspectiva de género cómo un actor históricamente relegado como la mujer, se incorpora a las movilidades urbanas en bicicleta. A través de ello, esta investigación explora, por un lado, elementos que fomentan y concretan un uso prolongado en el tiempo de este medio, y por otro, aquello que limita y figura como barrera al uso fluido, cómodo y seguro de la misma. A partir de esto se reflexiona acerca del rol que puede ocupar la bicicleta como elemento central en el levantamiento de estrategias inclusivas en el diseño y planificación urbana.

## PALABRAS CLAVE

Bicicleta, movilidad, conflictos, perspectiva de género, inclusividad, etnografía.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

### **CAPÍTULO I: PROBLEMATIZACIÓN - 6**

Pregunta de investigación. - 8

Hipótesis. - 8

Objetivos. - 8

Marco teórico. - 9

Género. - 9

Movilidades. - 10

Conflictos. - 12

### **CAPÍTULO II: METODOLOGÍA. - 14**

Métodos de recolección. - 14

Cuadrante etnográfico. - 15

Técnicas de recolección. - 17

Entrevista semiestructurada. - 17

Bitácora de campo y registro fotográfico. - 17

Ética. - 17

Muestra. - 17

Enfoque metodológico. - 18

Análisis de discurso. - 18

### **CAPÍTULO III: Resultados. - 20**

Masculinización. - 20

Conflictos. - 25

Acoso callejero. - 25

Infraestructura: vereda vs acera. - 28

Disputa por el espacio. - 30

Cultura vial. - 30

Género, movilidad y bienestar. - 33

Conveniencia económica. - 33

Bienestar físico y emocional. - 33

Bicicleta como herramienta de inclusión. - 36

**CAPÍTULO IV: Conclusiones. - 39**

**BIBLIOGRAFÍA. - 44**

**ANEXOS. - 47**

**ÍNDICE DE ABREVIACIONES - 51**

## **CAPÍTULO I: PROBLEMATIZACIÓN**

### ***Planteamiento del problema***

Durante los últimos años, ha sido cada vez más frecuente encontrar estudios e investigaciones que incorporan movilidades sustentables y alternativas como objeto central (Bernasconi & Tham, 2016). Entre otros estudios, se han destacado, por ejemplo, el primer libro que refleja un acercamiento temático sobre ciclismo y sociedad de Rosen, Cox y Horton (2007). La bicicleta, en este sentido, ha sido objeto de fascinación durante décadas en estudios tanto urbanos como patrimoniales (Bernal, 2017), de remembranza histórica (Caracciolo, 2009; Delgado, 2019) y de activismo político (Oleas, 2016; Lubitow & Miller, 2013). Los estudios de movilidad en Chile, si bien nuevos en su alcance, incorporan interesantes datos para la reflexión en torno a la forma en que los ciudadanos se mueven por la ciudad.

En el mismo sentido, un enfoque de género está al alza en términos sociales, culturales y políticos, visibilizando y criticando una asimetría histórica entre lo “masculino” y lo “femenino” (Romero, 2021). Por ejemplo, se enfatiza que uno de los factores que producen experiencias diferenciadas es el género, que deviene en situaciones desiguales y excluyentes (Jirón y Gómez, 2018). Así, la incorporación de una perspectiva de género, por diferentes motivos conforma una especificidad teórica desde la cual analizar la experiencia de un grupo históricamente relegado de la planificación urbana.

Y son las mujeres quienes por excelencia encarnan frecuentemente experiencias negativas en la ciudad, ésto se ve reflejado, por ejemplo, en la percepción de inseguridad en la ciudad como ente transversal en todos los estratos sociales y desde múltiples modalidades de transporte (EPDUS, 2022). Y desde un ámbito cultural, en las barreras sociales presentes en su aprendizaje ciclista, relegado por ejemplo, a una actividad “poco femenina” (Romero, 2021).

Sin embargo, a pesar de dichos aportes, aún son recientes los estudios que analizan desde una perspectiva microsocial las movilidades de mujeres en la ciudad, en particular relacionado con el uso de la bicicleta. Por el contrario, se ha optado por un acercamiento a la bici-movilidad desde un sujeto neutral y sin género (Romero, 2021), lo cual de cierta forma, tiende a invisibilizar la experiencia histórica de exclusión de la mujer en los espacios públicos (Martínez & Santibáñez, 2015) y la gran palestra de experiencias que rodean este tipo de movilidad activa, que denota el vínculo entre la ciclista y su entorno.

Así, las mujeres se han subido a bicicleta y afrontado un espacio urbano históricamente restringido y poco integrante, que hoy en día perpetúa marginación y vulneración espacial en términos de género (Jarvis, 2009; Parker, 2011, Falú, 2017; Collins, 2019; Spain, 2014). La forma, por ende, en la que ellas se movilizan por la ciudad es de especial importancia, ya que se hace cargo de un desafío extra, tales como inseguridades, brecha de género, barreras y estereotipos, que han debido sortear de diversas formas en el universo microsocial. Es desde este espacio de conflicto, donde se interpretará la gestión de una movilidad con perspectiva de género, insistiendo en la diversidad de experiencias que rodean la vivencia femenina de la ciudad.

Sumado a esto, notar investigaciones como las de Natan Waintrub et al. (2018) permiten un acercamiento más fino hacia los perfiles de los ciclistas de Santiago, en este sentido el estudio caracteriza a las usuarias de este modo de transporte como por ejemplo, un grupo reducido frente a una protagónica cantidad de

hombres, proporción presente en casi todas las comunas estudiadas de Santiago. Sin embargo, se presenta una única excepción, el caso de la comuna de Santiago Centro, donde ellas representan un 67 % de la población ciclista (Waintrub et al., 2018). Otros estudios avalan también el creciente uso de la bicicleta por parte de mujeres, sobretodo después de la pandemia, así lo plantea la encuesta de la Asociación Chilena de Seguridad “Radiografía de la Calle”, la cual obtiene datos que afirman que un 60% de las personas que empezaron a usar la bicicleta después de la pandemia son mujeres menores de cuarenta años, con un aumento del 25% (ACHS, 2021).

Entender este interesante aumento del número de usuarias de bicicleta en el corto plazo es crucial frente a las ya mencionadas barreras históricas, culturales y sociales, tales como un proceso de crianza que refuerza estereotipos de género, carencia en la infraestructura ciclista, condiciones de seguridad (miedo a ser atacadas, a ser más vulnerables al usar la bicicleta), no contar con el apoyo del círculo cercano en la práctica de esta actividad o transversalmente, la mayor percepción de inseguridad o experiencias asociadas a la diferencia de género en la práctica del ciclismo (Romero, 2021). Es cierto también que se ha percibido un contundente aumento de mujeres que optan por ésta como su método de transporte principal, particularmente después de la pandemia, y en general un aumento en el uso por una parte de la población (ACHS, 2021); (Observatorio Social UAH, 2014). Sin embargo, los estudios enfocados en una exploración de las prácticas a nivel microsocial, en particular frente a ámbitos de los conflictos y barreras en estos eventos aún escasean. Así datos duros de los accidentes consolidados en ciclistas, la cantidad y el registro numérico de los mismos es central, pero así también lo es el espacio sociocultural en el que se llevan a cabo; quiénes se involucraron, el proceso emocional que lo rodea, un análisis post conflicto y la forma en que escala o desescala el mismo, con énfasis en las mujeres.

El problema, entonces, demuestra la importancia de estudiar las experiencias de mujeres ciclistas frente a las conflictividades en ruta, lo cual emerge como un nuevo horizonte en el estudio y desarrollo de herramientas que incorporen una planificación urbana inclusiva, particularmente en transportes alternativos. Así, la gestión de barreras, conflictos y roces que emergen de una experiencia diferenciada de lo urbano, en particular de la movilidad, estudiada desde una escala microsocial y experiencial, implica un aprendizaje y exploración de elementos innovadores para conocer y explorar estrategias de inclusividad ciclista tanto en la infraestructura como culturales y educacionales.

Concluyendo, en esta investigación se plantea abordar la experiencia, significados, prácticas y gestiones en torno al manejo de conflictos y la percepción de inseguridades de mujeres que escogen la bicicleta como un medio de transporte principal. Entonces, incorporando la etnografía como herramienta central, se toma un enfoque participativo e inmersivo que aprehende vivencias, sensaciones, significados y testimonios de mujeres que al enfrentar exclusión, violencia e inseguridad en su movilidad por el espacio urbano, gestionan no solamente una forma de moverse, si no su propia inserción en la ciudad.

## ***Pregunta de Investigación***

¿Cómo configuran mujeres sus prácticas, gestión de conflictos y percepción de inseguridad en la movilidad usando la bicicleta en la ciudad?

## ***Hipótesis:***

Las mujeres en bicicleta se insertan en un espacio históricamente restringido y hostil, y desde la bicicleta deben afrontar fenómenos similares. La tendencia masculina del uso de este medio es una directa relación con barreras y estereotipos de conductas asociados a lo femenino, lo cual se ve en las prácticas percibidas por ellas. Así, el uso de la bicicleta, fomenta una asimetría percibida en diversos eventos como inseguridad, acoso y agresiones de un espacio público históricamente segregador y diferenciador. Así, la forma en que se insertan las mujeres ciclistas en un entorno hostil fomenta una inequidad de género que se plasma directamente en la forma de afrontar los conflictos asociados a este hostil entorno, tanto en su gestión como por los actores involucrados, desde otras/os ciclistas, peatonas/es, a otras movilidades como automóviles, buses otros ciclos, etc. Este panorama ofrece entonces, un fiel reflejo de las prácticas de mujeres ciclistas que gestionan episodios conflictivos, desplegando acciones en un micro escenario social, con los que se afrontan dichas desigualdades y obstáculos. Dichas estrategias aseguran un movimiento en una trama urbana conflictiva y desigual, que desde la bicicleta se alcanzan a reflejar desde la experiencia de inseguridad y violencia vial.

## ***Objetivo general***

Comprender las experiencias y significados en torno a la gestión de conflictos en la práctica de movilidad de mujeres usuarias de bicicleta en la comuna de Santiago.

## ***Objetivos específicos***

- I. Caracterizar la experiencia de movilidad de mujeres ciclistas a partir de sus relatos y recorridos en su transporte cotidiano.
- II. Explorar la forma en que se lleva a cabo la gestión de conflictos microsociales vinculados a las prácticas de movilidad.
- III. Caracterizar los momentos, lugares y los actores involucrados en los eventos de conflicto microsocial desde la experiencia de mujeres ciclistas.
- IV. Recopilar material audiovisual indicativo de las prácticas de movilidad durante en recorridos dialogantes con el espacio público donde se sitúan.



## Marco Teórico

### *Género.*

La inseguridad percibida por las mujeres en el espacio público es un hecho transversal (Figueroa & Waintrub, 2020). En este sentido, estudios revelan que la bicicleta como elección de transporte cotidiano es una opción minoritaria (Encuesta Origen Destino Santiago, 2012), y tomando en cuenta su uso por mujeres, lo es aún más, tanto por factores de inseguridad como culturales (Romero, 2021). Sin embargo, se plantea que la bicicleta otorga como resultado una percepción de inseguridad en las mujeres mucho menor que los hombres (Fuentes, 2022), posicionándose como una herramienta útil para dar solución a esta problemática de inseguridad en el espacio público y que valida diferentes elementos tanto infraestructurales como sociales (Obach & Ramos, 2020).

Profundizando en esta diferencia, la denominada brecha de género hace alusión a la asimetría histórica entre hombre y mujeres, donde predominan prácticas, simbolismos, discursos y representaciones que dejan en un rol apartado a la mujer en diferentes ámbitos, en particular en América Latina (Marchionni et al., 2019). La ciudad no ha sido una excepción, los estudios urbanos se han desarrollado desde un enfoque masculino desde sus inicios, sin ir más allá Ana Falú plantea omisión de las mujeres en la planificación urbana que “se relaciona a una mirada androcéntrica que subordina a las mujeres y las invisibiliza en sus diferencias y demandas específicas, sub-valorizándolas. Este sesgo no sólo se expresa en lo disciplinar -en la arquitectura y el urbanismo- sino también en los gobiernos y decisores técnicos, en los propios movimientos sociales e incluso da cuenta de las dificultades de los movimientos feministas y de mujeres para considerar e incluir el tema en agenda.” (Falú, 2017, pág. 162). Por otro lado, Miralles-Guash afirma que los sistemas e infraestructuras que devienen de esta tradición arquitectónica, se han concebido desde una perspectiva androcéntrica, con “las necesidades y patrones de los hombres como únicas y universalizables a toda la ciudadanía” (Miralles-Guash, 2010).

Así, el uso y vivencia de la ciudad, se plasma como divergente entre cada género, tanto desde la planificación o la academia, como en los mismos grupos sociales que se mueven en la urbe. De esta forma, la perspectiva de género se plantea como una necesidad para re enfocar la planificación urbana tomando en cuenta la perpetuación de una brecha de género que ha impedido incluir las libertades de un segmento poblacional importante.

Los estudios urbanos debiesen tener entonces, como objetivo primordial, la vida en diversidad mas no en desigualdad para una planificación inclusiva y desde el derecho a la ciudad (Muxí et. al 2011). Esta desigualdad radica en la brecha de género en particular, donde la cultura es pivotal a la hora de pensar en prácticas como el ciclismo, el cual ha sido una actividad fomentada como elementalmente masculina por su alto impacto y por ende desincentivada en mujeres desde temprana edad al no considerarse delicado o femenino (Romero, 2021; De Beauvoir, 2020 [1949]), respondiendo a la brecha de género clásica de la cultura occidental donde se asocia lo femenino como perteneciente a lo natural, doméstico y privado y lo masculino a lo cultural, público y performativo (Ortner, 1979; Mead, 1982; Moore, 1988).

Sin embargo, estudios como los de Garrad, apuntan a que la participación de la mujer ciclista en la trama del transporte urbano es un indicador real de la calidad de la “cicloinclusión” de la ciudad (Garrard, 2003),

y que es por lo tanto, una “prueba de fuego” en la evaluación de ciclovías y otra infraestructura ciclista, donde si el porcentaje de usuarias es insuficiente, también lo es la política en cuestión.

La segregación de la mujer, entonces, es eminentemente cultural y se refleja en la exclusión sociohistórica del cuerpo femenino en el espacio público (Farris et al. 2014). Podemos dar cuenta además, que su análisis permite elaborar indicadores muy explicativos en la arquitectura y urbanismo en particular. Así, dentro de la planificación urbana, la transversalidad de género incorporada en la toma de decisiones una herramienta de alto valor, particularmente tomando en cuenta que la experiencia ciclista en la ciudad es considerablemente distinto entre hombres y mujeres. Desarrollar entonces, indicadores concretos que permitan visibilizar una inclusión de las ciclistas dentro de la infraestructura vial (Obach & Ramos, 2020), es vincular exitosamente una ciudadanía plena con su movimiento en el espacio.

Esta tesis entonces, busca incorporar en su estudio esta experiencia diferenciada, manteniendo una perspectiva de género que se reflejará en diferentes elementos, tales como una muestra eminentemente femenina, reivindicando el discurso de un componente rezagado históricamente en el diseño urbano y que experimenta el mayor índice de inseguridad en la ciudad. Por otro lado, se hace un énfasis en elementos diferenciadores como la experiencia de la violencia en la calle, la interacción con otros actores y movilidades, y la inserción en el espacio desde su rol como mujer. Todo lo anterior con miras a la importancia que la mujer, madres y familias portan en pos de una regeneración urbana sustentable, tomándolas a ellas como objeto estratégico de inserción en general (Van den Berg, 2017) y a la movilidad en bicicleta como una herramienta principal en dicha inserción en particular.

### *Movilidades.*

Las ciencias sociales desde un inicio han sido vinculadas a estudios “a-móviles”, y dejando a oscuras fenómenos como movimientos sistemáticos de trabajo y familia, de placer y entretenimiento o políticas y protestas. Sin embargo, en los últimos años se han levantado diferentes estudios desde disciplinas como la sociología, la antropología, estudios migratorios y geografía (Sheller, 2006), afrontado diferentes desafíos frente a una modernidad desbordada y sin límites (Appadurai, 1996). Este escrito es solo uno más de estas muestras emergentes de re-visualización de un fenómeno crucial que va más allá de del simple movimiento bruto, y analiza el desarrollo, significados y cultura del centro de la vida urbana; el movimiento y las movilidades.

Con el propósito de esclarecer a qué se referirá como movilidad, se tomará en cuenta una definición amena y funcional, ya que el uso y sobreuso de éste término puede decantar confusiones sobre lo que es y no es la movilidad. La definición empleada por el “Reglamento Sobre Mitigación de los Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados del Crecimiento Urbano” (MINVU, 2016), ofrece una concreta alusión a “un conjunto de desplazamientos de personas y bienes, realizados por modos motorizados o no motorizados, incluyendo los factores que los condicionan y las medidas de planificación, gestión y obras necesarias para permitirlos, fomentarlos o inhibirlos, con el objetivo de acceder a personas, actividades y lugares<sup>1</sup>”. A priori puede parecer rígido y determinístico; la acción de un punto A a un punto B. Pero es todo lo contrario, el detalle de esta definición es que incluye aquello que rodea, permita y fomenta la acción de movimiento, es decir, su entorno.

Por otro lado, tomaremos en cuenta la llamada “accesibilidad”, clave para entender a lo que se fomenta con el uso de la bicicleta; una accesibilidad contraria a los vehículos privados, tales como caminar o el eje central de este escrito; la bicicleta. Ésta como herramienta de transporte cotidiano que se imbrica en un paradigma de ciudad sustentable, donde elementos como éste, en diálogo con usos mixtos y densos, un uso consciente con el medioambiente y el fomento de una cultura barrial activa, reflejan el tipo de ciudad que se propone desde autores clave como Jane Jacobs (1961) o Jan Gehl (2013).

Movilidad entonces, no hace alusión solamente al mero movimiento en el espacio, si no que incluye un enfoque en términos de los significados que son levantados desde el mismo, es decir, una forma de hacer ciudad, con respuestas sociales, económicas, culturales y físicas que toman como base la experiencia de las personas que la habitan. El giro de la movilidad ocurrido hace algunos años inicia finalmente eso (Urry, 2007; Jirón 2007; Creswell, 2010), la inclusión de un análisis más complejo en los estudios urbanos desde donde los procesos de transporte de las personas pueden aportar a la visibilización de problemáticas en el espacio urbano actual. Así, desde la exploración y análisis de los procesos móviles de mujeres, se ofrecen miradas, significados y respuestas que reflejan una experiencia diferenciada la movilidad (Jirón, 2009), crucial para este trabajo.

La importancia de la movilidad cotidiana en este trabajo, radica esencialmente en su componente cultural, y simbólico, ya que nos permite enfocarnos en la experiencia y discursos de mujeres ciclistas al vincularse con éste y cómo lo afrontan en sus prácticas cotidianas de movilidad, que como ya se ha mencionado, históricamente no ha sido amigable, se sitúa en la conflictividad y se percibe transversalmente como inseguro. Al respecto, se profundiza en el carácter cotidiano, enfoncando desde esta investigación, el componente diario de la vida urbana, y en la bicicleta como una herramienta más para poder desarrollar las actividades de este día a día, por ende, y como podría ser cuestionado, el activismo ciclista no será tomado en cuenta como componente central, ya que se aleja de las intenciones microsociales de este trabajo. Históricamente el activismo ciclista en la ciudad, a pesar de su protagonismo en los últimos años, se radica en una naturaleza identitaria desbordada, donde los sujetos participantes están inmersos en una constante construcción de su identidad ciclista y los elementos cotidianos tienden a orbitar constantemente en torno a ésta. El propósito de esta tesis es todo lo contrario: se propone estudiar el microcosmos de ciudadanos que son más que usuarios de bicicleta, una herramienta que es complementaria a una ciudadanía de múltiples aristas, que se mueve en lo cotidiano, es decir, en un día a día que no se inserta necesariamente en un activismo o identidad política. De todas formas se espera que emerja la temática en los discursos analizados como un posible elemento de peso.

Cabe destacar, ademas, la importancia que posee la incidencia de eventos mayores como la pandemia de COVID-19 y su papel en el aumento del uso de movilidades alternativas y de discurso sustentable que intensificó, sobretudo en la población femenina (ACHS, 2021) el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en una suerte de fenómeno acelerado (Vecchio, 2021).

Finalmente, y después de este barrido conceptual, se puede afirmar que esta tesis se inserta analíticamente desde el “paradigma de las nuevas movilidades”, también conocido como “the new mobilities paradigm”, en inglés. Dicho paradigma explica que el movimiento como tal no es un acto en bruto, tal como se mencionaba anteriormente, si no que comprende la circulación de materiales, personas e información, característica troncal del fenómeno de la globalización que se vive en todo el mundo (Beck, 2018). La movilidad entonces responde también a un aceleramiento de procesos, entre los cuales se encuentra el

transporte de las personas, particularmente entre su hogar y el lugar de trabajo o estudio, es decir, la movilidad cotidiana (Banister, 2008). Esto se refleja en un progresivo aumento de la distancia y el tiempo invertido en ello e históricamente se ha reflejado además en el uso indiscriminado del automóvil particular, el cual fomenta la fragmentación y segregación del espacio público (Miralles-Guasch & i Frontera, 2003). Así, las condiciones para un desarrollo de un transporte sustentable y de escala humana se han ido deteriorando, diseminándose en una gran masa de mecanismos contaminantes y atomizantes de la vida urbana actual. La bicicleta por lo tanto, se encuentra en una minoría de uso, a pesar de su funcionalidad en medianas y cortas distancias, que además es sustentable en un sentido fuerte, ya que su uso no contamina el ambiente.

La importancia de ligar esta temática de movilidades, con género es asociar algo que históricamente ha estado desvinculado, tal como se ha visto, la experiencia de la mujer ha estado marginada a lo doméstico, aislada culturalmente y en términos de una planificación urbana, dejada de lado. En términos analíticos, se puede dar cuenta de un aumento del uso de la bicicleta por parte de mujeres en los últimos años. Por lo tanto, explorar esta forma de inserción por medio de un medio de transporte alternativo, que se caracteriza por una conexión directa con los espacios recorridos, se imbrica cercanamente con la experiencia social del movimiento y una reivindicación de la escala humana (Gehl, 2013). En términos de experiencia, además, son las mujeres quienes transversalmente perciben inseguridad en la ciudad, además son fomentadas por barreras culturales que dificultan su movimiento.

### *Conflictos.*

Con gestión de conflictos, entenderemos el manejo de eventos disruptivos, confrontacionales, segregadores y que provoquen un efecto negativo en el viaje en bicicleta de ciudadanas. En este sentido, se aboga por considerar aquel conflicto presente en la ruta de viaje hacia el trabajo o estudio, es decir, la que se performa diariamente. Tomar en cuenta estas experiencias implica ir más allá de las cifras de accidentes y ahondar en aquellos que no implican un daño patente en los involucrados, si no también microagresiones, violencia verbal, acoso y otros eventos de violencia no patente. El conflicto, por otro lado ha sido analizado como hechos ya constituídos y sin mucha más información que la locación o su consolidación, como se ve en plataformas como las del Instituto de Estadística (INE) o en estudios que abordan dicha temática (Chen et al., 2018, Van der Host et al. 2014).

Y así como la diversidad se posiciona dentro de la naturaleza urbana, también lo hace el conflicto, clave para el entendimiento de lo humano en la urbe (Hamelink, 2008). Los estudios al respecto muestran que la violencia y conflictos en un mundo cada vez más urbanizado solamente ensanchan sus límites y diversifican sus prácticas (Moser & McIlwaine, 2014), y de igual manera, lo hace aquello que segrega a la mujer del espacio público urbano y sus redes.

El transporte es por excelencia un ámbito donde se encuentran modalidades y actores que pueden llegar a ser diametralmente opuestos; peatones, usuarios de transporte motorizado (público y privado), automovilistas, ciclistas, etc. La urbe, entonces, como elemento fundamental, levanta esta naturaleza heterogénea y diversa con múltiples variantes de actores en su red. El movimiento por lo tanto, en el que se involucran las rutas de quienes estudiaremos, conectan diferentes zonas, desde lo residencial hasta lo

comercial o laboral, entre muchos otros. Existe entonces, un dinamismo que va más allá de las zonas residenciales de quienes se mueven, es decir, el individuo al moverse permuta mucho más allá de la zona de influencia de su residencia, sobretodo actualmente. Esta zona es denominada como “activity zone” o “zona de actividad” en español y refiere a los efectos de la exposición a zonas de heterogeneidad social que van más allá de la zona residencial (Cagney et al. 2020). Este término es crucial para nuestro análisis espacial, ya que al ser ciclistas, son entes móviles que recorren distintos puntos de la urbe, y que conectan con su recorrido, áreas disímiles entre sí, que van más allá de su zona residencial y que poseen heterogeneidad social, lo cual es central en el entendimiento de la gestión del conflicto asociado a las ciclistas, y que en las ciencias sociales recién ha sido levantado como objeto de estudio.

Es así como, durante mucho tiempo, los estudios de movilidad, al recién empezar, tomaban al sujeto móvil como uno neutral y homogéneo, atentando contra una (si no la) particularidad más contundente y patente de la ciudad; la diversidad. De esta manera, la planificación y los estudios urbanos, en términos de el estudio de los ciudadanos que se mueven por la ciudad, deben reconciliar esta concepción en la toma de decisiones. Tal como advierte Obach & Ramos, se debe “(...)cuestionar la concepción de la ciudadanía como personas con necesidades homogéneas, incorporando las necesidades de mujeres y hombres en todas las fases del diseño de estas políticas.” (Obach & Ramos, 2020, pág 88), ya que la experiencia diferenciada de la ciudad, entre hombre y mujeres es transversal, y en estudios de las movilidades, permiten considerar diferentes miradas hacia un mismo fenómeno social, que es el ciclismo urbano.

En breves términos, la ciudad al ser diversa por excelencia, genera conflictos y a estos conflictos por ende le subyacen inequidades tanto sociales, de género, culturales, etc. Tomando en cuenta el contexto latinoamericano en el cual se sitúa este trabajo, la segregación toma un rol central frente a las movilidades y elementos como la infraestructura que la rodean, manifestándose como un directo indicador de inequidad (Vecchio, Tiznado-Aitken & Hurtubia, 2020). Ejemplo clave es el caso de la grave segregación existente en los beneficios infraestructurales de la ciudad de Santiago, donde el quintil de mayores ingresos se beneficia entre 2.5 a 7 veces que el quintil de menores ingresos en las dimensiones movilidad, inversión en infraestructura y servicios costos monetarios, accidentes, contaminación y consumo de energía (Tiznado-Aitken et. al., 2019). El conflicto entonces, a pesar de su multiplicidad de formas en el espacio público, en Latinoamérica particularmente, es un fenómeno todavía abordado con un énfasis cuantitativo, resultando en una suerte de generalización (Melé, 2016), lo cual deja de lado su arista experiencial, microsocial y de discurso.

Por ende, la mujer que se transporta en bicicleta tiene un complejo escenario en la ciudad. Autores como Rainero afirman que ellas son asociadas a un discurso que las posiciona como pertenecientes a los ámbitos de la supervivencia económica, funcional y social del hogar (Rainero, 2001). Sobrellevar este tipo de imaginarios implica una carga extra al momento de vivir la esfera pública, un lugar ajeno a los roles proyectados en lo femenino; es significativamente más hostil y conflictivo para el movimiento de mujeres y por ende, para aquellas que usan la bicicleta en un plano (Santiago) donde sólo el 18% de la infraestructura se condice con la demanda de usuarios ciclistas, por ejemplo.

El elemento pivotal de esta investigación, los conflictos asociados a la interacción con su medio de mujeres ciclistas en la comuna de Santiago, fenómeno vinculado fuertemente con la perspectiva de género antes mencionada. En particular se tomará entonces, en cuenta un análisis temporal y situado en ciclovías

particulares, que conectan una o más comunas, desde donde se lleva a cabo el fenómeno de transporte alternativo, como lo es la bicicleta, en específico, nuestro sujeto de estudio: las mujeres en bicicleta.

En este sentido, las mujeres que hacen frente a este espacio dinámico y diverso, ofrecerían elementos claves para idear una estrategia de inclusión y diálogo entre, por ejemplo, las modalidades de transporte de Santiago, demostrando de esta forma la cercanía entre segregación y movilidad en el espacio como elemento vital para visualizar las inequidades socioespaciales (Vecchio, 2020). Gestionar el conflicto a raíz de esto y de todo lo que lo rodea, es indagar en un proceso de adecuación, tanto en términos humanos como físicos, levantando información valiosa que fomentaría transversalmente a la bicicleta como herramienta clave de una ciudadanía vinculada activamente con su entorno.

## CAPÍTULO II: METODOLOGÍA

### *Métodos de recolección.*

El método de recolección principal se enmarca en el método etnográfico. Ésta se desglosa en diferentes sub técnicas como el trabajo de campo, entrevistas semiestructuradas, observación participante y no participante, recolección audiovisual de contenido (fotografía, vídeo) y registro en bitácora. Así, y tomando en cuenta la complejidad del estudio de “lo urbano” es que se toma la arista social como un énfasis entre muchos otros existentes que, si bien son igual de pertinentes, es necesario comentar que abarcar mucho exigiría a la investigación sobrepasar límites humanos. Entonces queda como criterio, tomar en cuenta que este trabajo complementa muchos otros elementos y metodologías que pueden ser usados para el mismo propósito y que responden a la naturaleza interdisciplinaria del urbanismo. De esta forma, se toma el objeto de estudio como uno que requiere ser “ordenado” (Almandoz, 2020) mediante diversas metodologías.

La ejecución etnográfica se ejecuta en un lapso temporal que abarca cinco meses, en el cual se reconoce el terreno, levantan contactos, y realizan entrevistas a lo largo de las veintidós semanas estipuladas para ello.

| MES                               |        | Marzo |   |   |   |   | Abril |   |   |   | Mayo |    |    |    |    | Junio |    |    |    | Julio |    |    |    |
|-----------------------------------|--------|-------|---|---|---|---|-------|---|---|---|------|----|----|----|----|-------|----|----|----|-------|----|----|----|
| Objetivos                         | Semana | 1     | 2 | 3 | 4 | 5 | 6     | 7 | 8 | 9 | 10   | 11 | 12 | 13 | 14 | 15    | 16 | 17 | 18 | 19    | 20 | 21 | 22 |
| Reconocimiento de terreno         |        |       |   |   |   |   |       |   |   |   |      |    |    |    |    |       |    |    |    |       |    |    |    |
| Levantamiento de contactos.       |        |       |   |   |   |   |       |   |   |   |      |    |    |    |    |       |    |    |    |       |    |    |    |
| Recopilación de datos de terreno. |        |       |   |   |   |   |       |   |   |   |      |    |    |    |    |       |    |    |    |       |    |    |    |
| Ejecución de entrevistas.         |        |       |   |   |   |   |       |   |   |   |      |    |    |    |    |       |    |    |    |       |    |    |    |

**Fig. 1 Carta Gantt.**

Cada uno de estas metodologías convergen en una aproximación vivencial del campo etnográfico. La importancia de su uso radica en la valoración del espacio público vivido, es decir, las experiencias personales que se circunscriben mientras se usa la bicicleta en la ruta, tanto de la investigadora, como de las entrevistadas. Por lo tanto el trabajo desarrollado se describe así como una intención de comprender diversas conductas de grupos humanos en pos de una actividad en específico, como la movilidad en bicicleta. Se desprende de esto una visión e interpretación que devienen efectivamente del sesgo del sujeto investigador, los cuales se pueden considerar como un obstáculo para la recolección de datos. No

obstante, este ejercicio de levantamiento de campo se ha ejecutado desde la intención de dejar de lado teorías, ideas e hipótesis en pos de comprender de mejor manera la vivencia y visión del sujeto estudiado (Miguélez, 2005) en una intención de aplicar la reflexividad en el ejercicio etnográfico (Bourdieu, 2004 ; Ruby, 1980 ; Salzman, 2002).

Además de la escala, se utilizará un análisis espacial que dará cuenta, cartográficamente de datos de campo asociados con esta gestión del conflicto, desde la ruta, a eventos dentro de la misma, otorgando una complejidad adicional a la interpretación de resultados discursivos. En este sentido, se pretende levantar una contundente “lugarización” de cada caso a estudiar mediante el análisis de lo local para extenderlo a lo global (González, 2004), otorgando un sentido al fenómeno de la globalización y su permeabilidad en aspectos como la movilidad. Al respecto, el lugar escogido para realizar la recolección de datos y sujetos de estudio, se radican en dos ciclovías existentes, dadas las siguientes características: mayoría de uso, interconexión de una o más comunas.

#### *Cuadrante etnográfico.*

Nuestro escenario particular radica en la comuna de Providencia, en el límite con la comuna de Santiago, donde se despliega un uso creciente de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, con un consistente aumento durante los últimos años y en particular después de la pandemia por parte de mujeres (ACHS, 2021). En este sentido, son ellas quienes han optado por este modo de transporte, y es en ésta comuna en particular donde además se visualiza una mayor cantidad de mujeres en bicicleta.

Natan Waintrub en su estudio “Caracterización socioespacial de los ciclistas urbanos en Santiago” afirma que “considerando el lugar de la residencia (es decir, el origen del viaje al trabajo o lugar de estudio) de los individuos según sus macrozonas, podemos observar que todas las zonas poseen mayor cantidad de hombres ciclistas a excepción del centro de Santiago, donde las mujeres representan el 67%.” (Waintrub, 2018, pág. 152), además, resultados afirman una conducta más cautelosa por parte de mujeres y por el contrario, una gran mayoría de hombres “tienden a estar en desacuerdo con el uso de la bicicleta en la vereda si la calle se ve peligrosa” (Waintrub, 2018, pág. 158), entendiéndose la vereda como la zona de la calle por donde circulan los peatones.

Además de estas revelaciones, el estudio concluye con un análisis de la contundente diversificación del perfil de los ciclistas en Santiago:

“Al evaluar los cambios que se han producido en las distintas zonas de la ciudad durante los últimos años, es posible apreciar que la zona sur ya no es la mayor productora de viajes en bicicleta. En efecto, hoy la mayor parte de los viajes en bicicleta se producen en las zonas centro y oriente, lo que indica que ha cambiado la figura del ciclista santiaguino. Mientras que en el pasado estos eran trabajadores de bajos ingresos que posiblemente ocupaban este vehículo debido a su bajo costo, hoy se han sumado ciclistas mujeres, jóvenes, con más años de estudios y de ingresos altos. Es importante notar que el uso de la bicicleta no ha disminuido en la zona sur de Santiago, sino que no ha aumentado al mismo paso que en otras zonas de la ciudad.” (Waintrub et al., 2018, pág. 160).

Al respecto, las dos comunas que presentan más ciclovías construidas son Providencia, Santiago Centro y Las Condes, con 34,4 km, 64,5 km y 42,8 km respectivamente (SECTRA, 2021). Para términos de este estudio, se tomarán en cuenta las primeras dos, ya que son las más usadas a nivel metropolitano y donde se concentra la mayor cantidad de usuarios al día, las cuales además, son comunas colindantes y registran infraestructura que las conecta estratégicamente.

Tomando en cuenta lo anterior, se selecciona el cruce de la calle Marín con la avenida Bustamante como un plano con características múltiples que crean un espacio de especial interés para esta investigación. Aquí se presenta una superposición entre diversos modos de transporte, sean ciclos (bicicleta, patines, scooters, etc.), automóvil, autobuses del transporte público y caminata (peatones). Se considera este diálogo social e infraestructural entre una gran diversidad de modalidades de transporte y movilidades, un generador de interacciones de especial relevancia. Dichas interacciones afloran de las experiencias de los usuarios, entre ellas las de carácter conflictivo, de especial relevancia para indagar en el eje del género. En este sentido, las contradicciones, juegos de poder, asimetrías, interferencias y toda una serie de menudencias del acontecer cotidiano de dicho cuadrante, entran en juego para la comprensión y definición de lo que se interpreta como movilidad.



**Fig. 2 Vista satelital del cuadrante etnográfico.**

El cuadrante ya mencionado comprende la intersección de la calle Marín con Bustamante, ambas equipadas con ciclovías segregadas de la autopista, ya sea físicamente y/o visualmente (con pintura). El principal interés para la elección de este lugar, radica en la superposición modal de diversos transportes,



ya sea peatones, bicicletas, automóvil o transporte público. Así, esta superposición de capas de diálogos permite vislumbrar las maneras en que ciclistas se comunican con su entorno, desde diversos momentos y actores de la vía pública.



**Fotografía 1. Identificación fotográfica de diversos modos de transporte involucrados en el cuadrante.**

## **Técnicas de recolección.**

### *Entrevista semiestructurada.*

Este trabajo pone especial interés entonces, en el acceso a las interacciones, las experiencias y el espacio social desde donde emergen estos fenómenos cotidianos. En este contexto es desde donde se plantea el estudio, desde la micro escala se desglosa el método etnográfico que, con sus sub metodologías, darán cuenta del material primario desde donde se levanta este texto. Así, el énfasis participativo radica tanto en lo observado; ciclistas y otros actores involucrados por un lado y la propia persona investigadora, en una suerte de ejercicio reflexivo y parte consciente del campo en el que actúa.

La entrevista a aplicar posee las características del tipo semiestructurada, es decir, el margen de flexibilidad temático es alto, esto quiere decir que las preguntas si bien ya están definidas, el entrevistador puede profundizar en tópicos que surgen de la misma conversación si lo estima conveniente. En este sentido, la entrevista semiestructurada permite considerar elementos que no se previnieron en el diseño preliminar de la metodología, ampliando la investigación y generando inquietudes que pueden ser relevantes para futuras investigaciones.

Así, dicha técnica se subdivide en tres dimensiones o aspectos: uso de la bicicleta, levantamiento de ruta, gestión de conflictos. Cada una de estas dimensiones posee un set de preguntas temáticas, transversalmente incorporando una perspectiva de género y la gestión de eventos conflictivos.

### *Bitácora de campo y registro fotográfico.*

La bitácora ofrece apoyo a la observación participante y no participante al momento de tomar nota de las actividades de movimiento de ciclistas y otros de importancia adyacente al despliegue de dicho grupo. Esta herramienta permite el inventario de observaciones, detalles, anécdotas y datos que se consideran relevantes en el momento en que se vivencian, un instrumento valioso y de carácter personal que se complementa de excelente manera con otras herramientas (Obando, 1993). Además de esto, las notas comprenden un complemento para la argumentación de elementos contundentes del análisis etnográfico, detallando y remembrando detalles más finos de lo que caracterizó cada jornada de campo. En este caso se levantaron en papel ideas, esquemas de fenómenos observados, planos, conteos, dibujos, vínculos y contactos.

Al respecto, cabe detallar que esto se enmarca desde la idea de observación no participante, situada en la actividad pasiva en el espacio público, de igual forma que un espectador. Para el levantamiento de las notas de campo no se tomó parte en el espacio estudiado mas que como mero observante, sin intervenir en zonas de interés, rutas o devenires varios. Sin embargo y de todas formas, la investigadora en cuestión, sí se posicionó como observador participante en otras instancias, experimentando las rutas de transporte del cuadrante desde diversos roles (ciclista, peatona, automovilista y usuaria de transporte público).

En dicho cuadrante, se levantan sesiones de observación no participante, ejecutadas dos veces por semana, con una duración aproximada de una a dos horas. Se hace énfasis en la diversidad de horarios (mañana, tarde, noche) y la alternancia entre día hábil y no hábil. Se logran por lo tanto, un total de treinta horas de recolección de observaciones y material etnográfico, que se complementan con las entrevistas ejecutadas y el material audiovisual.

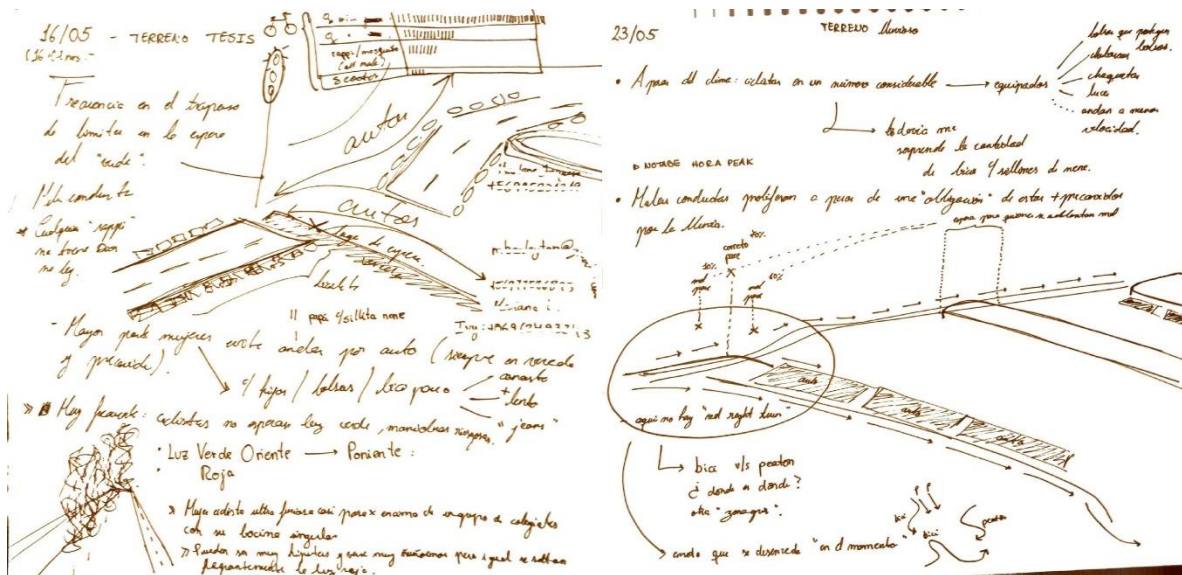


Fig. 3 Extractos de bitácora.

Esta amplitud de formas de participación (participante y no participante) genera una riqueza documental extensa valiosa para la investigación, que además genera una ambivalencia constante en el rol del antropólogo - actor con sus diferentes tipos de éxito asociados a cada uno de los roles, tanto en la pertinencia de sus notas de campo como en la simbiosis dentro del fenómeno estudiado (Beltrán, 1985).

A modo de complemento, se archivarán fotografías que permitan reflejar lo descrito tanto en el escrito oficial como en la bitácora o las narraciones de las entrevistas.

### Ética

Siendo los conflictos un elemento pivotal en las entrevistas, se debe tener especial cuidado con los datos personales de las participantes. En este sentido, se aplicará un consentimiento informado que resguardará la privacidad de identidad de las participantes, junto con garantizar la salida, omisión o arrepentimiento de ser parte de la entrevista (ver anexo 1 y 2).

Frente al elemento visual, las fotografías omitirán rostros identificables que puedan dañar la privacidad de transeúntes o ciclistas. Dichas fotos son sólo con el motivo de complementar ciertos fenómenos generales y no apuntan a sujetos particulares de forma directa.

### Muestra.

Los involucrados principales de esta investigación responden a un perfil determinado, a saber; mujeres de cualquier estrato socioeconómico o étnico, que estén dispuestas a participar de esta investigación. Su contacto se levanta de las ciclovías ya mencionadas, en diferentes puntos y con previa presentación de la investigación. Independiente del lugar en que se las abordó, el filtro para acceder a la entrevista corresponde a pertenecer e identificarse como mujer y ser mayor de edad. Esta categorización ayudará a dar forma a una parte importante de lo que se considera perspectiva de género para uso de esta investigación, la cual consiste en abordar diálogos y perspectivas de un sector en particular de la población desde un sesgo intencional en la elección de los sujetos que se insertarán en el análisis.

Para ello, se realizan abordamientos de mujeres ciclistas en la intersección de luz roja , presentándoles la investigación y el perfil de quien lleva a cabo dicha investigación. Se concreta una forma de contacto (correo electrónico o número de teléfono) para fijar fecha en esa plataforma, con el objetivo de no interrumpir el tránsito de la vía o la ruta de la ciclista. Finalmente, se ejecuta la entrevista y solicita un contacto al que se pueda contactar para aplicar la misma entrevista (bola de nieve).

**Convocatoria a entrevista**  
*En el marco de tesis de magister PUC.*

# MUJERES EN BICICLETA

¿vives en Santiago y te mueves en bicicleta?  
¿quieres compartir tu experiencia?



Contacto:  
abtoro@uc.cl



### *Enfoque metodológico.*

El enfoque adoptado para el desarrollo de este trabajo, se posiciona en lo inductivo, ya que el énfasis está puesto en los significados, las experiencias, prácticas y percepciones de mujeres usuarias de bicicleta. Además de dar una importancia mayor a lo interpretativo, en función de un multi enfoque analítico, se desglosa de la vivencia de los sujetos de estudio en el cuadrante en cuestión. Al respecto, lo inductivo hace referencia al proceso que levanta grandes conclusiones desde el plano real o microsocioal en este caso, característica principal de método etnográfico (Cotán, 2020). En otras palabras, desde las vivencias particulares de quienes participan en este estudio, se decantan interpretaciones macro que busca encontrar la teoría global.

Por otro lado y concordantemente, este trabajo posee una naturaleza cualitativa, al estar centrada en la comprensión de significados, las prácticas cotidianas (Cáceres, 2008), interpretaciones de ciclistas y experiencias que rodean la gestión de conflictos en la movilidad de mujeres usuarias de bicicleta. Esta investigación por tanto, es el estudio de un caso en particular, situado espacialmente y desde donde se desarrolla una trama histórica de redes y experiencias que la circundan. Las descripciones, las interpretaciones y la vivencia de los hallazgos están por ende, relacionadas directamente el sujeto investigador y su propia forma de escribir dichas vivencias y al proceso de levantamiento del informe, sujeto a modificaciones constantes durante toda la línea temporal que atraviese la investigación (Herrera, 2017).

Al respecto y por lo tanto, esta tesis se ubica desde lo descriptivo - interpretativo, ya que al ser un tópico que no posee una presencia contundente en análisis cualitativos previos (e inclusive desde lo cuantitativo, particularmente en Latinoamérica), se propone como principal objetivo la descripción del fenómeno y su radicación en las experiencias, es decir, la subjetividad y análisis del contexto sociocultural que se vivencia. Posteriormente, la información de campo que se recabe, es levantada desde la interpretación de este material, reflexiones de la propia investigadora, que junto con la refutación o afirmación de la hipótesis ofrecen reflexiones y conclusiones que fomentan recomendaciones frente al fenómeno estudiado.

### *Análisis de discurso.*

Tomando en cuenta unas de las principales metodologías utilizadas; la entrevista semiestructurada, es que se analiza el material recogido aplicando análisis de discurso o de la conversación. Esta herramienta posee una considerable importancia, ya que posibilita, mediante el lenguaje, la categorización y descripción de visiones que sostienen la realidad sociocultural de cada sujeto entrevistado, ligando lo discursivo con lo social (Santander, 2011). De esta forma, se levanta mediante las entrevistas, el texto que es a su vez comparado con los objetivos esclarecidos en el marco teórico, dejando entrever las consistencias e inconsistencias de lo analizado previamente en la esfera analítica versus lo experimentado en el plano de lo práctico - empírico. Así, lo teórico se liga con lo analítico del contexto estudiado, mediante el análisis del discurso que narra dicho contexto y los consecuentes signos y símbolos que deben ser interpretados mediante una correcta lectura (Verón, 1998).

En conclusión, la incidencia de la perspectiva de género en el proceso investigativo radica en el diseño de preguntas que indagan directamente por la vivencia desde lo femenino en el transporte cotidiano por un lado y por otro, la selección de la muestra en las entrevistadas, quienes cumplen el requisito de

identificarse como mujer y ser mayor de edad. Así, resumiendo, se refleja en lo metodológico a razón de una muestra compuesta por mujeres; elegidas por la importancia que se le da a su discurso, la consecuencia del bajo protagonismo en los estudios y planificación urbanos, la brecha de género persistente en la concepción de roles limitantes y estigmatizadores situados en una cultura que todavía fomenta estos imaginarios junto con una cultura autocéntrica asociada directamente a la masculinización modal del transporte (Balkmar, 2019), y finalmente por la alarmante percepción transversal de inseguridad en la ciudad. Todo lo anterior, ya mencionado en el marco teórico de forma exhaustiva.

### **CAPÍTULO III: RESULTADOS.**

Los resultados levantados de esta investigación ofrecen diversas temáticas que se ordenaron en conflictivas por un lado y aquellas que facilitan el uso de la bicicleta en mujeres. Así, a grandes rasgos se hace un recorrido por elementos como la masculinización de un espacio que reitera y fomenta asimetrías y obstáculos en un espacio público que resulta invariablemente en la percepción de hostilidades y violencias por parte de la contraparte masculina. Estos actúes y disposiciones generan entonces sensaciones de frustración e injusticia que implican diversos actúes en pos de su cambio o su evasión. En esta misma línea el acoso en sus diversas aristas es analizado como un fenómeno elocuente en el actuar a favor del uso de la bicicleta, siendo comparado con otras modalidades de transporte. La falta de educación vial e infraestructura juegan un papel importante también en las vivencias asociadas a la ruta, generando incongruencias en las acciones tanto entre los mismos ciclistas como en la red de movimiento y sus diversos actores en el espacio público.

A raíz de estas conflictividades, se despliegan elementos que logran posicionar a la bicicleta como un claro elemento desde donde efectivamente evadir o enfrentar dichas obstrucciones en el espacio. Ésta figura como una herramienta que provee de bienestar físico y conveniencia económica, por un lado, pero también elementos más finos y subjetivos, como la percepción de seguridad en su uso al compararla con otras modalidades como la caminata o el transporte público. El sentido entonces, de ser mujer en la ciudad está vinculada con la bicicleta en términos experienciales fuertemente ligados con la seguridad y la integridad tanto física como mental, siendo reflejados de diversas formas, pero aunados en el argumento que esta forma de movilizarse ostenta ventajas estratégicas que difícilmente son encontradas en otros modos de transporte, generando instancias de una conquista de espacios históricamente restringidos para las mujeres en la ciudad.

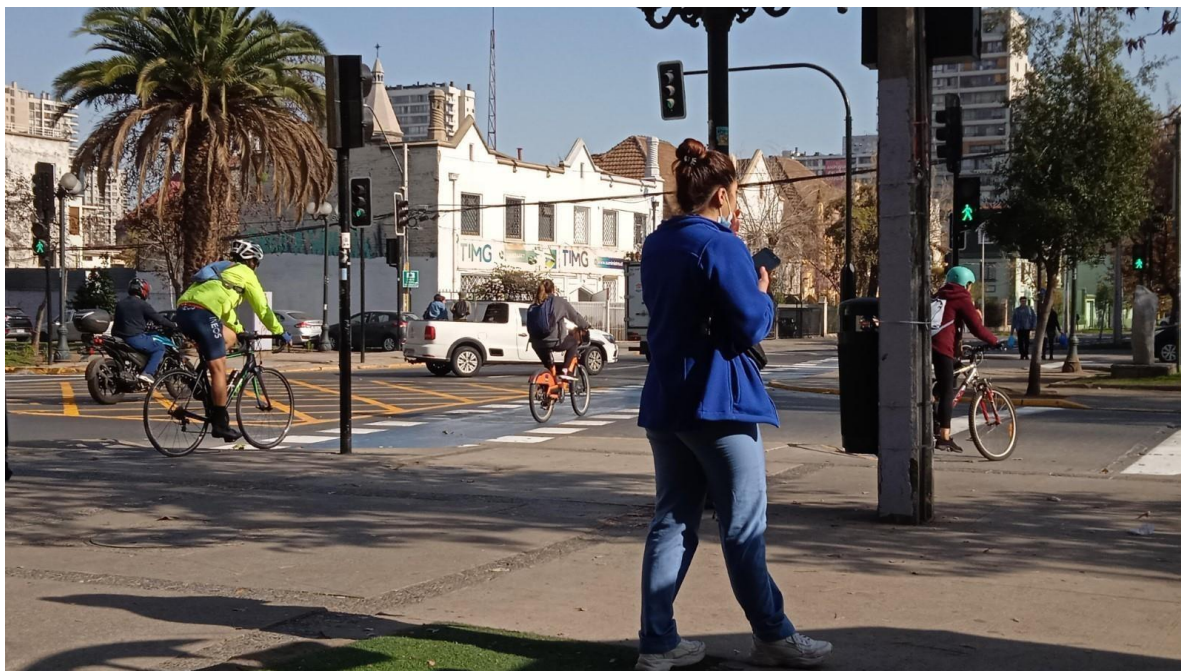
#### ***Masculinización.***

El tópico de una notable presencia masculina, si bien no abrumadora en términos numéricos, ha dejado evidentes análisis de un espacio desigual que refleja las asimetrías ya percibidas en otras modalidades de transporte. En este sentido, conductas competitivas, subyacentemente avasalladoras, o de sutil molestia frente a la lentitud de la contraparte femenina es una característica en este eje de conflictividad. La percepción de un carácter masculino mayoritario, tosco y conductualmente imprudente, influye en la experiencia móvil de mujeres.

La asociación por otro lado, de lo femenino con velocidades lentas, mayor precaución y respeto por las normas de circulación, generan un contraste percibido fuertemente en la contraparte femenina, quienes expresan que además, los hombres que circulan en bicicleta tienden a tener atuendos más espacializados,



asociados a una deportivización de la actividad ciclista, vistiendo con atuendos como calzas especializadas, elementos aerodinámicos y a grandes rasgos exhibiendo una performatividad vinculada fuertemente al desarrollo deportivo profesional de la bicicleta.



**Fotografía 2. A la izquierda, hombre con atuendo deportivo ciclista; casco aerodinámico, calzas, calzado deportivo, guantes, mochila aerodinámica y cortaviento fluorescente.**

“Uff, yo diría que también son un poquito más... o sea no sé si un poquito (risas), algo más transgresores de repente como que pasan con música muy fuerte, buscan adelantarte de formas muy imprudentes de repente que tienen las mismas conductas que tiene un hombre peatón como escupir en la calle, como que asco.”

M. L. 28 años.

“Siempre veo más hombres, Siempre los veo como apurados con las mujeres, como que somos muy lentas, un poco como lo que pasa con los autos. Pero también he visto hombres como con cara de “ah eré ciclista, te respeto, pero yo voy súper rápido, voy súper apurado”. Percibo esa energía, así como que logro sentir algo [risas]. Siempre tengo esa impresión, como “... me tengo que apurar porque atrás viene el ciclista furioso con su traje, con todo su equipo [enlaicrado], y yo como muy ropa de calle. Entonces siento que ese personaje... “tan pro”, quiere esa velocidad. Pero me quedé paveando un segundo más en el semáforo y me siento como, la torpe, la que aprendió a andar en bicicleta ayer [risas].”

M. M. 30 años.

“Yo creo que hay muchos más hombres que mujeres, como por esto mismo que se asocia como la idea cultural que se nos enseña desde siempre que como mujer tienes que ser más cautelosa o de repente claro, sí, una tiende a serlo menos arriesgada, incluso por el acoso callejero cachai. Entonces sí, hay muchos más hombres, pero he visto muchas más mujeres y como bien power.”

C. A. 28 años.

“Mayoritariamente hombres, jóvenes ciclistas. Se nota porque el que no es ciclista no anda con todo el atuendo. Los ciclistas andamos con todo el equipamiento, todo (...), entonces se nota que van con todos los implementos. (...) mayoritariamente son hombres y ahora me he ido encontrando hace poco con más mujeres, chicas jóvenes, pero son pocos, antes eran hombres, mayoritariamente hombre joven, con estilo de ciclista.”

E. L. 61 años.

“En general yo encuentro que hay más hombres que mujeres, pero no es como que sea una diferencia muy grande. Sí una ve más hombres, pero se ven hartas mujeres igual (...). Bueno una siempre identifica como el “súper pro” que anda con su ropa para hacer deporte y anda rápido y es como súper ágil... Bueno también hay un tipo de ciclista que suele ser hombre que está como entremedio del ciclista principiante y el más avanzado, de “pista”, que usan las “fixies” que es como el típico que es como más alternativo que también suele ser arriesgado, que tiende a meterse entremedio de los autos o no sé, avanzar y ocupar maniobras más arriesgadas.”

J. I. 31 años.

“Y la mayoría de estas imprudencias de ciclistas, digámoslo de alguna manera, son hombres. Entonces también ahí hay como un ejercicio de poder frente a la bicicleta ¿cachai? Eso también se traspasa. (...) Y también como esto, bueno estos ciclistas que son bastante imprudentes, que pasan las rojas, que no están molestando a nadie más, porque también van generando como un discurso colectivo de que nosotros no nos cuidamos ¿cachai? O sea, no podís ir sin casco, escuchando con audífonos, todo de negro en las noches. Y bueno la mayoría de esas acciones también son ejecutadas por hombres.”

T. A. 33 años.

Moverse en bicicleta por la ciudad es percibido efectivamente como un entorno masculinizado, donde se perciben diferencias patentes en la forma de moverse de hombres, siendo asociados a velocidad, deportivizados e incumplimiento de normas de convivencia vial, esto se refleja en prácticas como transitar entre vehículos, cruzar con luz roja, adelantar en vías con mucha circulación, etc. siendo asociados a conductas más riesgosas y menos empáticas con el entorno y actores que los rodea, es decir una actitud individualista y fragmentada del contexto social.

Frente a ello, se observó que una gran mayoría de hombres en bicicleta presentan conductas de riesgo tales como cruzar en rojo, subirse a la vereda interrumpiendo rutas peatonales e inclusive más transgresoras, tales como interferir en el tráfico rodado o acciones contestatarias frente a infracción de normativas ya sea por parte de automóviles o peatones (véase material fotográfico).





**Fotografía 3. Ciclistas masculinos ocupando espacios no proyectados para la bicicleta, desde uso en la vereda y acera, hasta comportamientos hostiles hacia los conductores que traspasan el límite de freno interrumpiendo paso de cebra.**

“Y es como casi te hecho competencia y es como hermano a quien le estás echando competencia, de partida no tenís casco, andai como loco, no voy a arriesgar mi vida por una estupidez falocentrista, cachai.”

A. M. 26 años.

“También ya he observado que por ejemplo cuando hay semáforos está cerrado para el ciclista; está rojo para el ciclista, siempre pasa que hay una situación que no ven el vehículo y está la tentación de cruzar y en eso, por ejemplo, los hombres siempre avanzan y van y te adelantan y pasan... Como que ahí ese levantamiento siento que a mujer son más respetuosas con las reglas. (...) Siempre como que van apurados y menos respetuosos, también con peatones y van conduciendo así entre la gente para avanzar. Sí, es un riesgo, es más irrespetuoso, siento que también hay un estereotipo, que hoy día escucho mucho del ciclista como que es irrespetuoso, que son imprudentes, yo creo que este comportamiento como que va reforzando esa imagen. Y sobre todo es masculino.”

L. Q. 33 años.

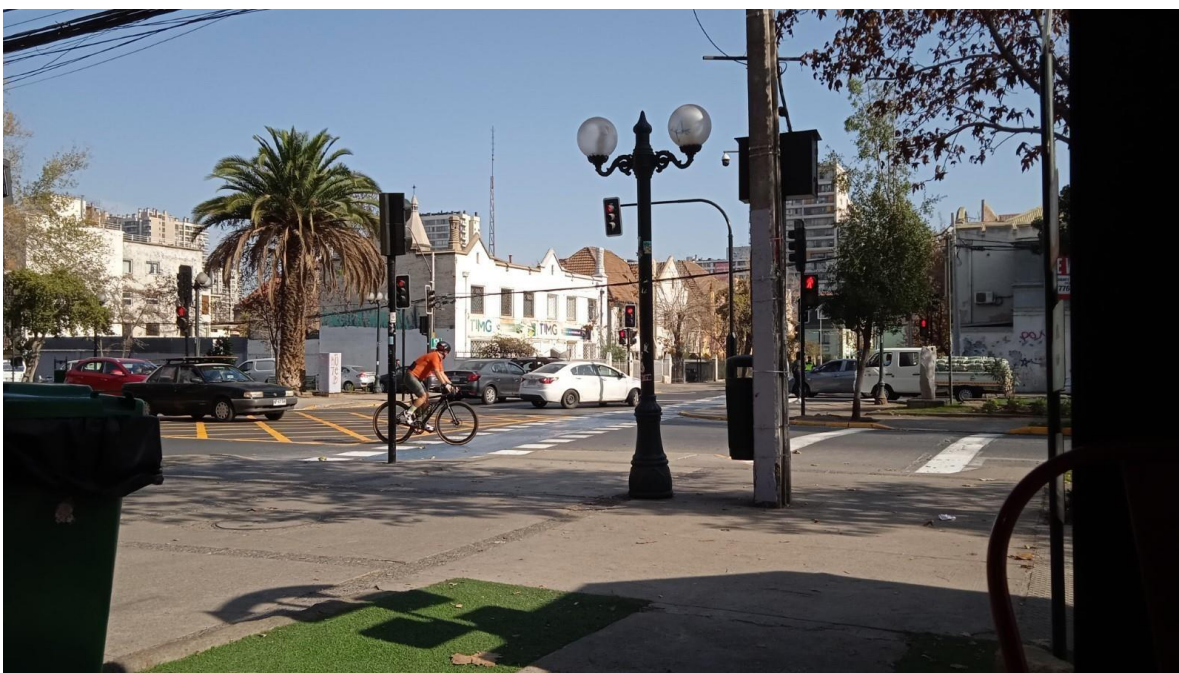
La asimetría provocada con estas prácticas deja entrever una actitud de poca empatía y sentido de grupo del ciclista masculino, en este sentido son percibidos como una continuación de la asociación del estereotipo ciclista arriesgado y violento. Dicha conducta genera frustración de mujeres ciclistas, testigos de los atropellos de estas actitudes frente a otros actores más expuestos, como los peatones. Estos roles de poder son percibidos no solamente desde otros ciclistas masculinos, si no de actores como los propios peatones;

“Me ha pasado tanto... con otros ciclistas no me ha pasado tanto, me ha pasado con autos, con hombres también, con peatones, por ejemplo una vez me caí de la bicicleta, no andando, estaba bajándome, me enredé como... me caí, me tropecé, fue una caída muy leve. Y pasa un hombre a decirme “para eso es el casco”, ni siquiera prestar ayuda, no, un “hola, cómo estái”, no, al tiro a retar, creo que son conductas súper chocantes, no creo que sea exclusivo de la bicicleta, creo que se produce en otro tipo de conflicto no más.”

M. L. 28 años.



**Fotografía 4. Ciclista masculino esperando en zona no delimitada donde aplica “gire con rojo a la derecha con precaución”.**



**Fotografía 5. Ciclista masculino con vestimenta deportiva cruzando en rojo, interrumpiendo a automóvil en circulación.**

### ***Conflictos.***

Siguiendo en la línea de lo disruptivo, o de aquello que genera roces y asimetrías en el espacio donde se generan las movilidades femeninas, es que nos adentramos en las experiencias provistas un factor de conflicto, es decir, impide un ameno desarrollo de la ruta realizada. En este sentido elementos como el acoso verbal y físico, la presencia o ausencia de infraestructura ciclista y las disputas por el espacio desde el diálogo con otros actores, se levantan desde la intención de entender las prácticas móviles de mujeres ciclistas.

#### *Acoso callejero.*

El acoso callejero, sea verbal o físico responde directamente al fenómeno de la inseguridad percibida en el espacio. En este sentido las prácticas de acoso se perfilan como troncales en la experiencia móvil de mujeres en diversos modos de transporte, en particular en el público, donde deben interactuar con grandes masas de gente en espacios reducidos. La bicicleta, en este sentido contrasta, ya que en ella dichos acosos no son percibidos de forma tan amenazante como en la contraparte pública o simplemente no son notados de lleno.

Por el contrario, existe un motivo de evasión del acoso al momento de elegir la bicicleta como transporte cotidiano. Se desprende una sensación de seguridad más palpable en bicicleta que en la caminata, lo cual responde a términos de exposición del cuerpo en el espacio. La caminata entonces, deja el cuerpo desplegado mucho más tiempo que la bicicleta, la cual, por su velocidad, evita ciertos acosos de otros transeúntes.

“Me carga porque pucha han habido muchos casos en que pasan a llevar a mujeres y como que las tocan y no, y eso, como ya por el tema de seguridad, igual preferiría la bicicleta.”

F. F. 29 años.

“Creo que una se expone mucho más caminando. No, la bicicleta nunca me ha tocado experimentar algo así (acoso).

-O sea caminando, ¿te sientes más insegura?

Sí, pero yo creo que, es más expuesta, más que, es como es, como más probable... La otra vez me pasó que fui Santiago y hace mil años que no me pasaba, que me dijeron algo en la calle y fue como... Yo lo había dado por superado.”

D. A. 39 años.

“Siento menos acoso andando en bici que caminando. Igual me pasa que también en la bici y yo voy, como muy atenta, también a las condiciones como del lugar, del espacio, de la vía. Pero no.”

R. A. 27 años.

“Pero no es lo mismo una chica de veinte años que una mujer de cuarenta en términos de acoso y seguridad. Creo que es importante hacer la distinción en esa área. Entonces si yo comparo, por ejemplo, no sé, mis veinte años, que sucedió hace veinte años atrás, no puedo igualar las sensaciones ahora, por las escenas de acoso hace veinte años atrás, era evidente, era horrible y estábamos adentro todas como acostumbradas a vivirlo dentro de la dinámica dentro de los espacios públicos. Así que no, aun así, me siento menos expuesta en bicicleta que en medio de transporte público...”

T. A. 33 años.

“También como muy pendiente como a, a ver, si a alguien se le ocurre decir algo para llegar y defender lo que sea. Siento que al principio me pasó no más, siento que ahora no me he pasado más que un comentario, un chiflido, ese tipo de cosas y ahora siento que no. Pero igual siento tampoco doy pie a eso. (...) Yo creo que me... además de que ando siempre con un gas pimienta, yo encuentro que me ha pasado tantas veces estos enfrentamientos con autos que digo son puras palabras, nunca nos hemos bajado ni nada. Pero ya llegué al punto de andar con un gas pimienta en la mochila, aquí al ladito para poder llegar y tomarlo en caso de lo que sea. Porque ya he visto hartos vídeos también po, de que el loco se baja con un fierro a pegar, y dije ya, sea lo que sea por lo menos puedo amenazar, mantén tu distancia, me voy y corro. Sí, mi mamá de hecho me lo regaló y dije ya, lo traigo, para todo.”

S. C. 29 años.

“En verano me siento incómoda, como al principio del verano. Porque en Chile estamos super acostumbrados y súper acostumbradas con andar con cosas tapadas y súper largas, sobre todo para que no te hueveen, no te miren las piernas o algún lugar de tu cuerpo que te ponga incómoda, sobre todo los varones te lo exacerban. Es desagradable porque andai en bicicleta, te estas transportando no estai esperando que un hueón te venga siguiendo cachai, como mirándote la raja porque tu bicicleta tiene como no sé qué un tipo de marco diferente o solamente porque eris mina y estás andando en bici y se te ve la pierna, entonces están acostumbrados como a decirte cualquier cosa si se te ve un poco de piel. Entonces, ha sido difícil, ha sido un cambio difícil conmigo misma también, entonces

no sé, hacen como treinta grados de calor tampoco yo voy a ir con una cosa larga, así de simple, yo no me voy a matar de calor porque el hueón no se puede quedar callado ¿cachai? Al principio era súper reactiva, violenta también me puse en su momento, respondiendo, pegándole al capot, en todo sentido cachai, después ya se me pasó un poco más y ahora como que lo dejo pasar, no es que no me moleste pero sí lo dejo pasar así un poco así como, ya para qué te vas a estresar tanto por la hueá, como en verdad sobre todo que ahora voy en bici con audífonos, (ininteligible), con música, escuchar música a un nivel en el que yo pueda escuchar la calle, pero también en un nivel que yo no escucho a los hueones po cachai, como no sé, la música que escuchan los autos nada, sobre todo en los semáforos es súper también como, que lata quedarte al lado del auto del hueón que está escuchando música y que te empieza a decir como cualquier cosa.”

A. M. 26 años.

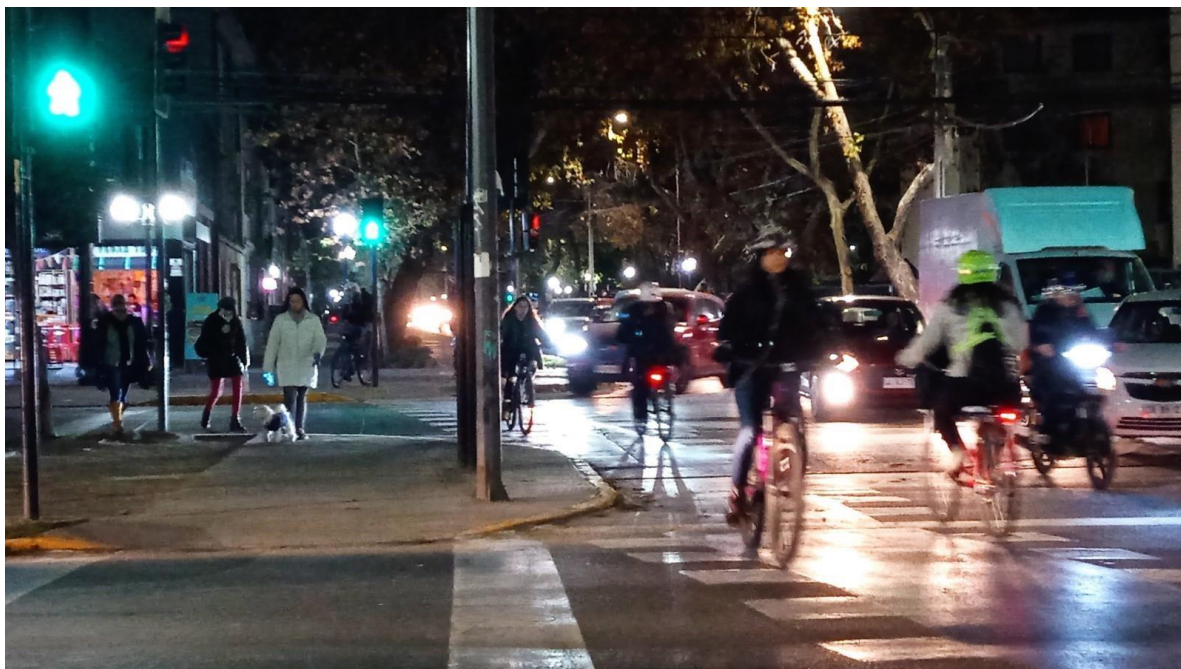
“Mira, uno, siento primero que la ropa femenina no está pensada como para moverse cómodamente como también la ropa típica si uno trata de poner una ropa un poco más formal para venir al trabajo, como la ropa femenina ya es difícil que la ropa masculina, que el propio código en el trabajo, el código de vestuario acá, la ropa masculina te permitiría subir a una bicicleta in problemas, pero la ropa femenina es más incómoda. Respecto al comportamiento de la gente, siento que cuando yo empecé a pedalear en Santiago, los primeros años, me acuerdo del verano como que tu te pones un short y una falda, como que te... o sea de gente que te llega a abordar con acoso. Ahora, eso cambió, eso yo siento que eso ya no se habla, pero sí siento que algunas veces hay miradas, así como que sin querer como que me empieza a.... me siento observada y empezó al tiro a checkear, a autorregularse como fijarme si hay un botón que hay abierto.”

L. Q. 33 años.

“Bueno yo no sé si puedo hablar de ciclismo femenino urbano, cierto porque yo transito en una zona específica de Santiago... Yo veo que hay hartas mujeres que salen en bicicleta y eso igual me hace sentir más cómoda, porque hace como un par de años, cinco años, no era tan cómoda ser mujer y andar en bicicleta, que te mirasen. Ahora en invierno para mí me es más cómodo, porque uno anda abrigado, pero en verano para mí es un cacho, porque me siento observada, no me gusta andar con short, las miradas, los piropos, es muy incómodo. Eso me sorprendió mucho después de retomar la bici después de la pandemia, pensé que sería algo que bueno, como estuvo la pandemia, no lo viví, como que un poquito se me olvidó que eso pasaba, y cuando volví a tomar la bicicleta y partí alguien me chifleó, y yo como #ay esto todavía pasa?!”.



M. L. 28 años.



**Fotografía 6. Grupo de mujeres transitando en la ciclovía.**

“Yo creo que no sé, en mi caso como que una se termina adaptando, cosas que no nos debería adaptar, porque por ejemplo, yo debería andar libremente con. Una chaqueta corta por decir algo, y me cuido de no andar una chaqueta corta para. Que no se me vaya el trasero. Función de la seguridad porque yo debería andar libremente, dependiendo de que el sexo opuesto debería entender de que no tiene que transgredir mi espacio, ni tampoco ajá. O sea, decirme nada entonces, pero eso no pasa.”

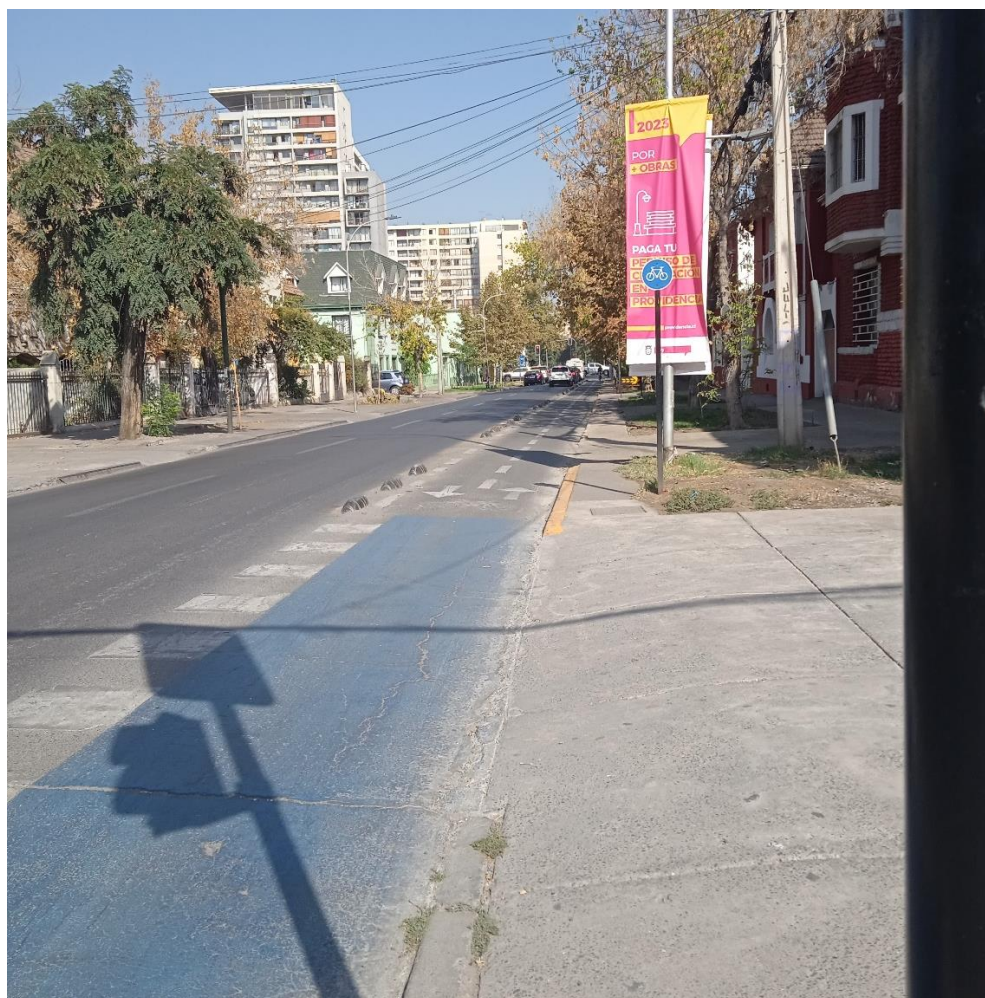
N. A. 35 años.

### ***Infraestructura, vereda vs acera.***

La elección de ciclovías como alternativa principal es predominante, sin embargo, muchas veces no cumplen con el estándar básico por diversas razones. Entre ellas, el mal estado de la infraestructura impide que bicicletas no aptas para lugares ásperos, rocosos, agrietados o levantados, puedan circular de manera óptima. La continuidad en el espacio es otro impedimento, donde las ciclistas encuentran sorpresivamente el fin de una ciclovía, dejándolas a merced de una rápida disyuntiva, “bajarse con los autos” o “subirse con los peatones”. Esto levanta cuadros de frustración y el riesgo potencial de un accidente.

Por otro lado, el déficit infraestructural se refleja en el contraste de calidades entre los sectores altos y los sectores bajos, donde en los primeros se desprende una inversión en las ciclovías, mientras que en los segundos la falta de mantenimiento es patente. En este sentido en la intersección definida, existe un claro contraste a metros de distancia, por un lado la ciclovía al poniente de Bustamante posee características físicas que la posicionan como peligrosa y tendiente a lo precario, en otras palabras,

los ciclistas se encuentran adyacentes a los automóviles, quienes circulan a alta velocidad, la separación entre ellos implica monolitos de plástico y el nivel entre ambos es simétrico (fotografía 7). Por el contrario, la ciclovía al oriente de Bustamante implica una serie de atributos que la posicionan como una de alto estándar; bordeada de vegetación, los ciclistas circulan por una vía segregada por altura de los vehículos, en ancho permite fluidez en el doble sentido y los árboles proveen de sombra (fotografía 8).



**Fotografía 7. Ciclovía al poniente de avenida Bustamante.**





**Fotografía 8. Ciclovía al oriente de parque Bustamante.**



Otro elemento a destacar es la evasión del uso de la ciclovia por la incomodidad que generan por ejemplo, la obstrucción de otros ciclistas junto con la distracción de los peatones, implica elegir otras áreas para circular que no son ciclovías. En este sentido, encontrar un espacio donde ser reconocida como ciclista implica visibilidad como otro vehículo más, en muchos casos, por el contrario, los ciclistas aún son percibidos como un elemento extraño o simplemente inesperado, aumentando la sensación de riesgo en la ruta.

“Igual hay ciclovías que son re malas, como que claramente mucha gente como que te critica o te grita en la calle, o te dice como "loco para, ándate por la ciclovia", pero es como, no todos saben que las bicicletas son diferentes, yo no tengo una mountain bike, no tengo una rueda que tenga el grosor suficiente, entonces es súper fácil pincharme la rueda con cualquier cosa que tenga la ciclovia cachai, una subida un qué se yo, la calle está rota. Entonces no puedo ocupar las ciclovías que están tan malas, entonces me voy por la calle.”

A. M. 26 años.

“Porque eso me da mucha rabia. De repente hay ciclovia y de repente, termina la ciclovia. Y no hay nada más. ¿Y tú quedai como ..., donde sigo? Hasta aquí hay ciclovia, tú para acá y no sé que vas a hacer después. Que, obviamente, más hacia el Oriente, las ciclovías son estupendas. Ahí es hermoso todo. En todo ya, y eso me da mucha lata porque siempre igual es una pena, en verdad po. Sí. Y el tema de la estructura de ciclovia. Sí se puede hacer, ahí siento que las cosas reman para el otro lado igual no sé como en un en un sector, está todo bien, en el otro no. No arreglan las ciclovías porque en muchas ciclovías, realmente si yo no hubiese estado mirando, me hubiese caído, porque hay hoyos de verdad muy grandes...”

F. F. 29 años.

“Yo prefiero usar más la calle que la ciclovía en general. Porque justamente las bicis que están en la ciclovía, que de repente son modo paseo. Y uno de repente como que pide permiso y no se corren, no te hacen un huequito, entonces tengo que arriesgarme sí o sí junto con los autos para poder adelantar. Y lo malo de las ciclovías son muy poco respetadas en comparación a la calle, siento que en la calle tengo mi espacio o me hago respetar un poco más y no tienen opción. En la ciclovía llegan y se doblan y no se interesan, y paran, la micro también y la gente se tira no más. Entonces siento que es más inseguro la ciclovía que la calle. Para mí es diferente, excepto una de las ciclovías que están por la calle, esas para mí son como las mejores ciclovías, porque voy como a la par al auto. Estoy más cerca del auto entonces me pueden ver.”

S. C. 29 años.

### ***Disputa por el espacio.***

Dentro del análisis de las conflictividades, las disputas por el espacio resultan de evidente importancia analítica. El automóvil resulta de evidente carácter disruptivo y riesgoso, ya que se describe una falta de consideración del ciclista en el despliegue de movimientos, siendo peste por lo tanto obligado a mantener una actitud de sobre alerta, premeditando los movimientos de automóviles, peatones y buses asumiendo que no consideran al ciclista en el espacio.

“Y lo demás son los autos (...) sale del estacionamiento o entre y también, sin mirar, sin precaución y esta cantidad de veces me ha pasado, se me llegan a mí, y cruzan y como yo voy mucho más atenta y los estoy mirando y es como de “me voy a ir un poco más lento porque lo estoy viendo de que va a llegar y tirarse” o de repente no avisan”. Yo estoy segura de que la gran mayoría ha sido porque yo he sido más precavida, si no me habrían atropellado más de una vez. Y uno que otro también es que el ceda el paso y el pare no lo respetan, claro piensan no viene ningún auto, pero yo no soy un auto, entonces claro.”

S. C. 29 años.

“Con los autos porque tienen a mirar solo un lado, como se les olvida que por el otro lado vienen bicicletas. Y ya casi dos veces casi me han atropellado. Sí, eso me ha pasado.”

F. F. 29 años.

“No y es lo mismo cuando se para la ciclovía, como que hay una ciclovía que para justo donde yo vivo y constantemente tienes que estar, así como “oye, permiso”, tocar la campanita, “oye permiso”, que la gente no se enoja, pero otros sí, y es como ... estás en la ciclovía, como que no cachai que estás en la ciclovía y al lado está donde tú te puedes parar y también se enojan po. La falta de educación.”

C. V. 36 años.

“Y los peatones se cruzan. En cualquier parte, a veces van con niño. Entonces, como que ellos solo se preocupan de los autos.”

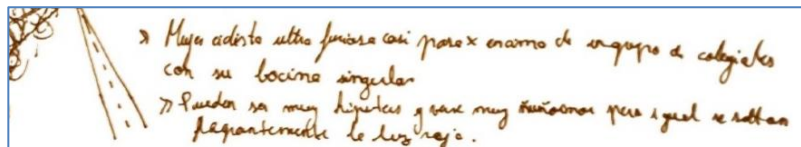
D. D. 45 años.

### ***Cultura vial.***

La falta, por otro lado, de educación vial, en el sentido de respetar y conocer las normas establecidas para la óptima convivencia vial, es otro elemento que surge de una percepción de un espacio público no dialogante entre sus diferentes modalidades de transporte. Y no solamente proviene de elementos clásicos como los buses o automóviles, si no de los mismos ciclistas quienes, con una conducta poco empática, actúan desde una base premeditadamente hostil y a la defensiva. Esto puede ser ligado orgánicamente con conductas asociadas a una contraparte masculina más arriesgada y agresiva en su actuar de la cual se ahondó previamente.

“Entiendo también que como ciclistas pasen las ciclovías y pasan y pasan y hay un auto que está por pasar cinco o diez minutos tratando de pasar, y creo que también debería haber una... no porque tú tengas la preferencia vas a pasar, pasar, pasar si no que también entender, porque también hay una idea de que también si son autos, tampoco te van a dejar pasar como bici, entonces no hay una buena convivencia.”

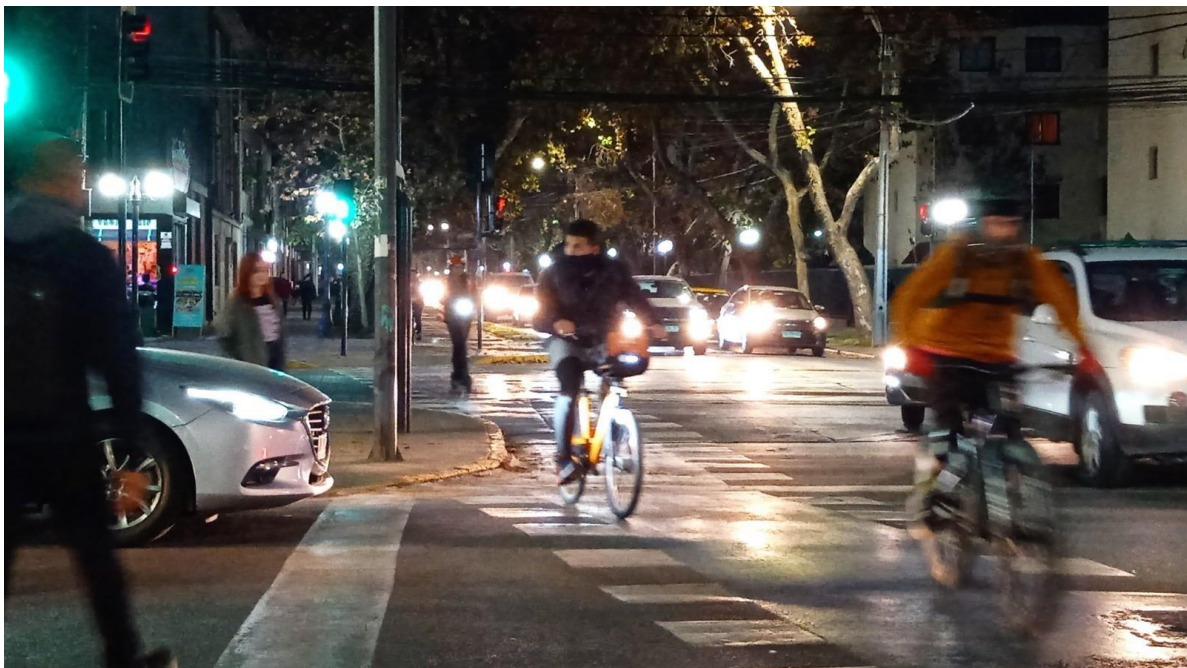
C. A. 28 años.



*“Mujer ciclista, casi pasa por encima de grupo de colegiales con su bocina singular”.*

“Yo creo que la mayoría es simplemente ya más entre la empatía, de ambas partes, porque las bicis también se pasan y me he visto muchas bicicletas que es como, perfectamente el auto le tocaba, pero la bici no, tiene que llegar y imponerse, quiere pasar y “ay qué te pasa” y es como, loco, si hubieras bajado un poquito la velocidad lo dejai pasar y listo, entonces encuentro que es de ambas partes más respeto y, dejen vivir tranquilos, pero como es una ciudad, andan todos alterados, todos esperando su turno para pelear, entonces no hay algo más que de cultura.”

S. C. 29 años.



### **Fotografía 9. Hombre en bicicleta confrontando a automóvil por traspasar el límite de la zona de espera.**

“Creo que hay poca formación en la ley de tránsito. Y poca como respeto en la movilidad cachai de uno, coexistencia de la movilidad del auto. También hay ciclistas pelotudos o pelotudas, si yo no niego eso, lo que pasa es que no ha habido como una buena coexistencia desde hace rato ya entonces esto, y peor aún con esta llegada de estas bicis mosquito también que también molestan.”

M. J. 47 años.

“Y no necesariamente es por conducta imprudente, hay gente que no tiene cultura vial y cree que el auto es el dueño de la calle, sí okay pero la bicicleta también podemos ir por ahí. Y si hay una luz verde claramente yo también puedo pasar, no es necesario entrar a pelear por ese tipo de cosas.”

M. L. 28 años.

“Es que yo siento que la gente está muy poco informada. Si hay eventos para algo, si la bicicleta ya, todos te dan indicaciones de todo, pero en el diario vivir, siento que falta todavía y la gente es... Sí, sí, como que no... No sé, siento que aún falta bueno de hecho, ya en Chile falta mucha cultura y el respeto por el otro. Siento que no sé, la gente se enoja no más, o sea, pasa de largo y ya ahí te p\*tea y listo. Ya como que nadie nace algo como para cambiar eso. Siento que falta mucho todavía.”

F. F. 29 años.

Con base en esto, las soluciones frente a los roces expuestos refieren eminentemente a la empatía, la precaución y reflejar elementos normativos de otros modos, como el automóvil, en el uso de la bicicleta, aplicando los mismos patrones de circulación y la misma empatía por elementos más vulnerables del espacio como los peatones. En este sentido, instancias de educación integral se sugieren como necesarias frente a un vacío cultural latente, tales como en cursos para colegios o repartir información en la vía pública.

“También, no hay mucha ciencia en el sentido en que eres un vehículo más, las reglas son las mismas del tránsito, hay que señalizar tus movimientos, hay que respetar las señales, hay que respetar los pasos de peatones, como que no es nada de otro mundo en ese sentido.”

L. Q. 33 años.

“Lo malo, pucha, o sea, el hecho que pasó ayer con los vehículos, hay súper mala educación vial, eso mismo te hace ponerte en riesgo, más cuando eres como mujer porque igual te asustai en la calle.”

C. V. 36 años.

“Eso creo que tiene que ver con en la medida que incrementa el uso de la bicicleta que más personas usan bicicleta, se va a ir educando también a la población. Es bueno, pues yo creo que hace falta educación vial en todo sentido, no sé, por ejemplo, en los colegios podría haber en educación ciudadana una asignatura, un espacio donde se hable sobre el transporte, los distintos medios de transporte, cómo moverse en bicicleta. Una debería salir del colegio sabiendo conducir y sabiendo andar en una bicicleta.”

D. D. 45 años.

“Yo creo que es más un tema cultural. De no entender bien, por ejemplo, ser empático, yo creo, no sé, el otro día yo iba muy lento porque no me sentía muy bien, ya igual yo iba haciendo señas, así como que pasarán. Dejé el espacio. Para que me gustaran. Y no faltó el personaje que me gritó y anda más rápido y garabatos siendo que yo todo el rato iba a señalizando, que adelante. Claro. Eso, pero no, insisto, yo creo que hubiese sido un. Hombre, una mujer se lo hacen. Igual ya no, no creo que. Haya sido como ha sido la vez que he tenido una. Mala experiencia.”

N. A. 35 años.

“Yo creo que hay que educar a la gente, educación. Yo no he visto nunca en una parte alguien que esté entregando volante, a todos, no digo discriminar y entregarles sólo a los chicos de rappi. A todos, así como oye... Tampoco una cosa así larga, entregarle la ordenanza a la gente, si no que esto, tres cosas puntuales. Lo justo, lo preciso, claro.”

E. L. 61 años.

### ***Género, movilidad y bienestar.***

Desde un horizonte ligado a las experiencias y los beneficios de moverse en bicicleta en la ciudad como mujer, es que una gama de temáticas aflora en el análisis. En este sector se mostrarán tanto practicidades estratégicas tales como conveniencias económicas, por un lado, y por otro, ejes de bienestar, seguridad e inclusión que se desprenden de un movimiento frecuente en la bicicleta como mujer. En este sentido, esta herramienta se posiciona como una clara ventaja emocional y estratégica, dando apertura a espacios que en otros momentos y modalidades se encontrarían restringidos.

#### *Conveniencia económica.*

Por un lado, la conveniencia económica representa un gran punto a favor, ya que, en comparación con el automóvil, en particular y su gran cantidad de costos asociados, la bicicleta resulta mucho más accesible de mantener. Además, el uso de la bicicleta implica estar absuelta de experimentar obstáculos como congestiones vehiculares o humanas (ej. metro o micro llenos) que atrasarían las labores cotidianas como llegar al trabajo puntualmente, en este sentido, la bicicleta se perfila como una forma de control económico.

“Una era por la parte económica, era estudiante ya no tenía tanto como para andar gastando... En el transporte tú tienes que esperar no más y si pasó algo pasó no más (...). No (en micro o metro) gastaba mucho tiempo y pase, no valía la pena, si no había algo muy puntual en micro o metro intentaba no hacer esos desvíos. Pero en la bicicleta yo tomaba esa libertad.”

S. C. 29 años.

“De todas formas es mucho más práctico andar en bici, creo yo, porque bueno igual esta ciudad está tan llena que de autos, de gente, que verdad como otro auto más en la calle sería mucho caos. Porque no sé, hay mucho taco, es más caro, hay que pagar la bencina, los permisos, la revisión técnica, la verdad, solo hay que preocuparse de que esté bien. Que no le falte nada, que tampoco es todos los días ni todos los meses. Y nada, me ahorro mucha plata también que ocupando el transporte público.”

R. A. 27 años

*Bienestar físico y emocional.*

En esta línea, la sensación de bienestar tanto física como mental implica una gran dependencia en términos de uso, los cuales al ser comparados con el de otras alternativas de transporte público sea metro o el autobús, resultan en una disminución de dicho bienestar. Esto frente a elementos como ausencia de actividad física, malestar frente a espacios aglomerados y reducidos, entre otros. La dinámica que ofrece implica una forma de conexión directa al entorno en el cual se transita, generando experiencias de movilidad asociadas a la autonomía activa corporal.

“Y después me di cuenta que mi estrés disminuía mucho cuando andaba en bicicleta (...) era una gran diferencia, los días que no iba en bicicleta, andaba con jaqueca que la gran mayoría es por estrés. Entonces los días que no andaba en bici, me atacaba migrañas. Entonces me liberaba, entonces ya después era una codependencia, me sentía muy libre entonces desde ahí como que ya fue exponencial de “no lo voy a dejar”, para mí lo es todo porque me siento bien, al final era como eso.”

S. C. 29 años.

“Ah, sí, de todas formas, como que yo sufro andando en metro, como que me deprime demasiado. Hace poco estuve con influenza y después de que me recuperé no puede andar en bici como en dos semanas, porque igual tenía que cuidarme, de no volver a enfermar. Y tuve que andar en transporte público y la verdad es que estaba así con un ánimo horrible, el doble de cansada, sin energía. Y volví la bici y cambió igual todo eso.”

R. A. 27 años.

“Es libertad la bici. Yo siento que uno mismo maneja ese manubrio, como que vas tú dirigiendo eso, el metro te dirige, el bus te dirige, el auto si ya, uno también hace lo mismo, pero es tan cabrón el tránsito en Santiago, no me anima.”

M. J. 47 años

“Como que te empodera la bici. Para poder llegar a cualquier lugar en cualquier momento, cuando tu querí. No sé, como, que lo hagan, que se tiren ahí de plano con la bici porque en verdad, ayuda demasiado, sobre todo en esta ciudad, que es que es tan estresante y tan rápida.”

R. A. 27 años.

La sensación de independencia y libertad es reflejada en acciones como la mencionada posesión del propio tiempo, es decir, no abstienen al itinerario del autobús, del metro o del atochamiento del tránsito vehicular. La promoción de la independencia tanto horaria como corporal es un elemento destacable de dichas experiencias, el cual, además, es una actividad que posee un claro carácter de disfrute y de vínculo con el cuerpo activo.

En otras palabras, la conexión del cuerpo a una actividad como usar la bicicleta, permite la movilidad horaria, espacial y el disfrute del propio cuerpo, resultando en una sensación de empoderamiento. Este fenómeno es profundamente valorado frente a los desafíos laborales y de una ciudad con altos niveles de tránsito y riesgos, es el superar obstáculos o evadirlos estratégicamente lo que libera una suerte de pequeña



victoria para ellas dentro de su día a día.

“Es una sensación hermosa donde siento todo mi cuerpo. Porque tengo que poner en alerta mi cuerpo entonces tiene que ver mucho con el espacio meditativo también, porque no voy pensando en nada. Como en todo este mundo cotidiano de tener que responder a tantas áreas de responsabilidad y todo, dejar ese espacio de niñez también, eso me sucede mucho, que también me siento muy niña andando en bicicleta. Como que se me olvida todo, lo que tengo que hacer, todas mis responsabilidades, y sólo es un disfrute.”

T. A. 33 años.

“Lograr conocer otros espacios con nosotras mismas, lograr encontrarse a ti también en una libertad autónoma de movilización, sin gente cerca, sin nadie que esté como, nada, solo tú con tu espacio y tu ritmo. Si andas lento, andas lento, estar contigo misma.”

A. M. 26 años.

“Power, me siento muy power, muy aperrada porque como te digo yo nunca me vi en esto. Jamás, y con los piques que me pego como con mi cuñado yo a veces digo como “no voy a poder”, y un día hicimos como 62 kilómetros y yo así “no voy a poder” cómo no vai a poder. Entonces me siento lo máximo, la verdad, me ayuda mucho.”

C. V. 36 años.

“De bienestar en el que tomo la bicicleta y me siento inmediatamente animada. Sentir el airecito rico en la mañana y en la tarde me pasa que lo disfruto mucho. Me siento libre, también libre de poder decir, me muevo por aquí, me muevo por allá a veces cambio mi ruta. También me siento empoderada en la bicicleta, lo que te decía al inicio yo soy sureña, en bicicleta, en Santiago y ya me estoy moviendo por otros lugares, entonces me siento una mujer empoderada de mis tiempos, de los espacios de la calle también”

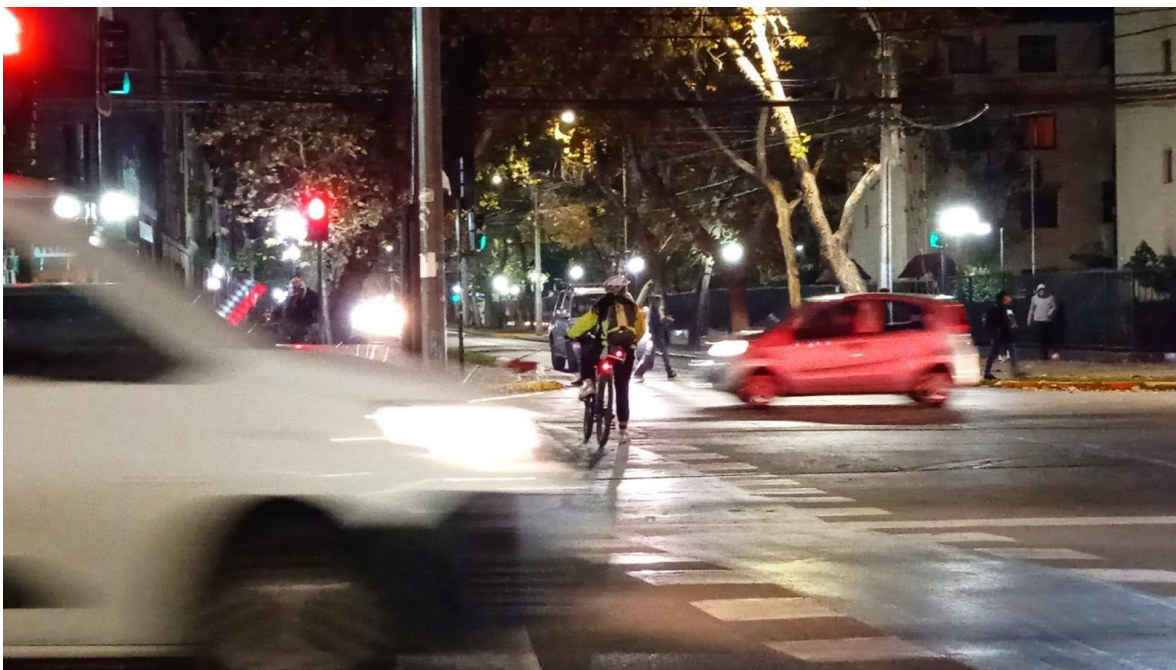
D. D. 45 años.

“Siento que me ha dado una libertad, así como de empoderamiento frente al mismo tránsito en la ciudad. Ahora siento que soy más, puedo hacer más, cosas me siento más libre en la estructura pública.”

C. A. 28 años.

“Y lo otro que me siento libre, tal vez los hombres no lo logren entender, porque ellos siempre son libres. Yo me he ido una, dos, tres, cuatro de la mañana en bicicleta, no me da ni una gota de miedo.”

E. L. 61 años.



**Fotografía 10. Mujer esperando luz verde entre dos calzadas.**

*Bicicleta como herramienta de inclusión.*

Frente a este fenómeno de bienestar, el ser mujer cobra relevancia. Se considera el límite horario una brecha sólida entre la población masculina y la femenina, en el sentido que éstas últimas perciben la ciudad transversalmente insegura, sobre todo en avanzadas horas de la noche, reduciendo significativamente el acceso a horario de tránsito a horas nocturnas. El quedarse fuera de casa hasta tarde, es decir, hasta momentos donde no existe la presencia de luz, es un obstáculo frecuente que impide a las mujeres moverse libremente, dado principalmente a una amenaza a su integridad física, la delincuencia o el hostigamiento masculino.

La bicicleta en este sentido se ha posicionado como un elemento de ampliación tempo espacial, es decir, se convierte en una herramienta desde la cual se pueden insertar en espacios inseguros (oscuros, solitarios, avanzada la noche, etc.) dado que ofrece una sensación de mayor seguridad frente a por ejemplo, ser peatona en el mismo escenario o pedir un automóvil. Por diversos motivos la bicicleta es percibida como un elemento de apertura al espacio público, en horarios vulnerables, generando una herramienta para las mujeres que promueve la sensación de seguridad en dichos espacios, en particular frente a la caminata.

“Me gusta mucho caminar, pero tranquila. Si voy sola y si hay un hueón al frente me estresa mucho. Caminar cuando puedo no más, si no, ando en bici (...). Pero igual me acostumbré a andar de noche, y pucha me gusta andar de noche, porque a pesar de todo poder depender de tu propia autonomía de transporte (...) no sé, si quiero quedarme compartiendo con alguien hasta la hora del cuete en otro lado, y moverme a la hora que yo quiero, por eso lo elijo en verdad.”

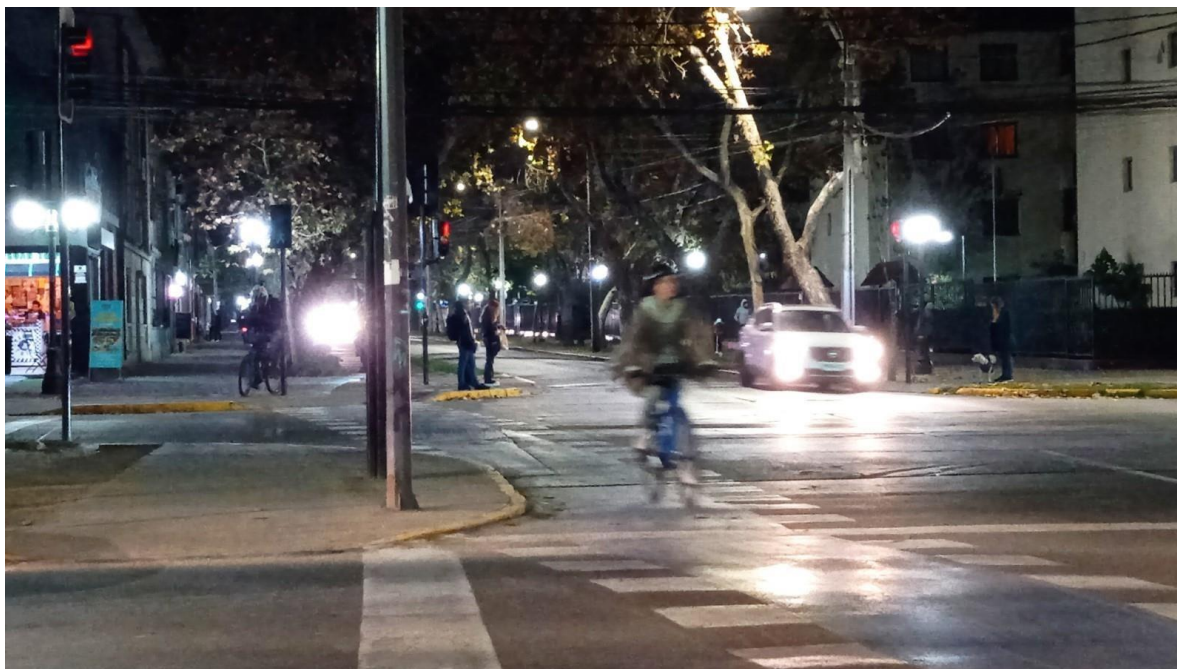
A. M. 26 años

“Entonces como que al final es como subirse y dejarse llevar no más. Pero creo que para mujeres es un elemento que da mucha libertad. Entonces, puede tener que ver también con todas las otras cosas que te oprimen en la ciudad o que te hacen sentir insegura, que te hacen tomar decisiones como pensando en los problemas o los conflictos que

vas a tener. La bicicleta en ese sentido es como algo que te apoya mucho para sentirte más libre en la ciudad. Es como una herramienta casi de apertura al paseo público ya.

O sea, yo a veces, por ejemplo, salgo en la noche y salgo porque puedo ir en bicicleta, si no puedo en bicicleta, no salgo. Como que creo que es muy potente en ese sentido.”

D. A. 39 años.



**Fotografía 11. Mujer transitando en bicicleta a horas de la noche.**

Es de notable alcance la presencia de una comparación casi instantánea con la caminata, ésta de noche presenta un efectivo rechazo en las entrevistadas, por razones ya mencionadas. Por otro lado, la bicicleta reafirma su presencia como vehículo seguro en el espacio, siendo un efectivo medio en los momentos donde se percibe inseguridad, presentándose como una opción de evasión rápida frente a alguna posible amenaza.

“No, no, caminando imposible, o sea, a lo más que camino sola, por ejemplo, es como del paradero de la micro que me queda a dos cuadras de mi casa. Es lo poco que camino sola de noche (...)Pero quiero andar en bici, por eso igual también ocupo mi bici, porque me hace sentir más segura, que sé que puedo estar hasta tarde en algún lugar y volver segura a mi casa, cachai.”

R. A. 27 años.

“Sí, sí, siento que la bicicleta más seguro que estar caminando. Sí, como que ya no sé, de repente me he puesto en el caso y digo ya arranco no más, pedaleo lo más fuerte, no sé, pero siento que igual caminando es más el riesgo que andando en bicicleta (...) caminando siento que ese es peor, mucho peor.”

F. F. 29 años.

“Mira, me ha pasado que con la bicicleta yo me siento, me siento más segura de moverme por distintos espacios. Siento que me permite, me da más tranquilidad que tener que pedir un Uber o que subirme a un taxi. Y por lo

porque hay, además yo hago mi ruta y voy viendo si está muy oscuro por ahí no me meto por ahí y me voy por otro lado.”

D. D. 45 años.

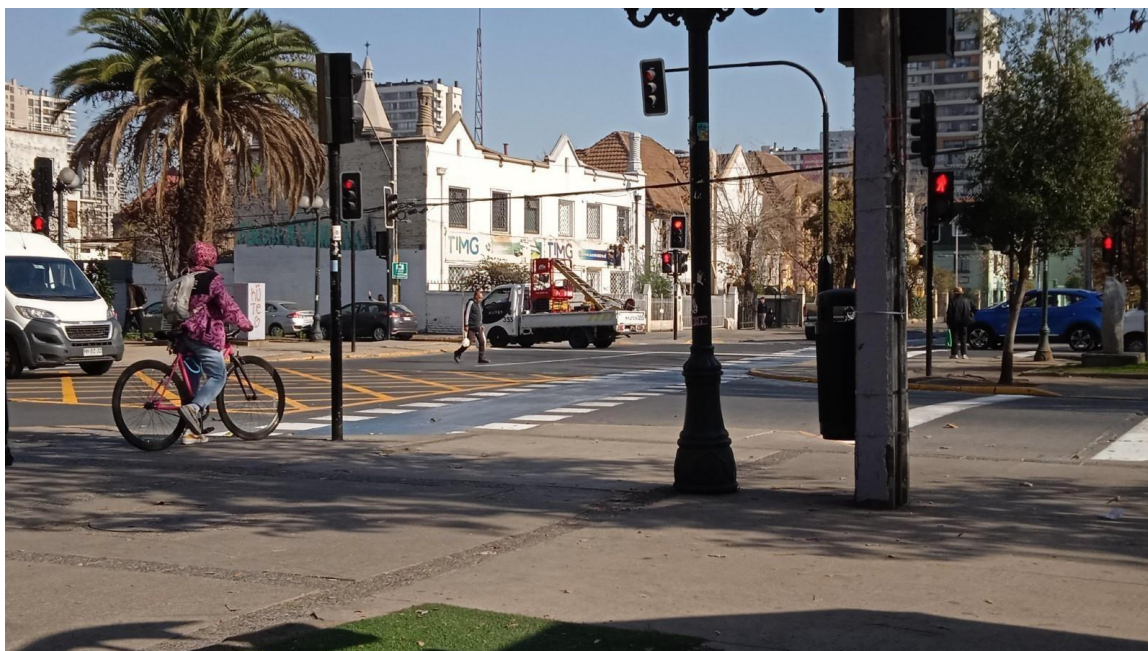
“Por el concepto que te decía hace un rato, el temor. Yo creo que el temor frena mucho la decisión de andar en bicicleta, qué era lo que me pasaba a mí. (...)Mujeres y la razón por la cual la hacen el principalmente por el temor, la seguridad.”

N. A. 35 años.

“A ver, a mí me da una sensación de libertad. Así como de, quizás tiene que ver con eso que te decía como la velocidad que da un poco más de seguridad.”

D. A. 39 años.

Como último punto, manejar una bicicleta de noche no está exento de una sensación de inseguridad, sin embargo, frente a otras opciones, como la caminata o tomar un taxi o automóvil compartido, es más flexible e independiente. Así, la figura del temor si bien es un obstáculo, es considerablemente mermado con el uso de la bicicleta, ya que su capacidad de configurar decisiones rápidas en momentos complejos de inseguridad permite vislumbrarla como un elemento cómodo para enfrentar horarios tardíos y los riesgos que se puedan presentar, de esta manera, la bicicleta les permite conquistar momentos del día que de otro modo estarían restringidos.



**Fotografía 12. Mujer esperando luz verde en zona segura.**



## **CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES.**

El acercamiento al trabajo de campo en este marco investigativo estuvo directamente ligado con la observación no participante frente al cuadrante en particular, registrado tanto en material fotográfico como en notas de campo en bitácora de campo. Por otro lado, los contactos para las entrevistas fueron levantados en el mismo lugar, acercándose a las ciclistas desde una acción ética y respetuosa con su integridad. Este levantamiento de material empírico, evidentemente etnográfico, enfatizó las vivencias en primera persona del espacio estudiado desde un asumido rol de investigadora, en un constante ejercicio reflexivo.

Los datos, por ende, se involucraron en el proceso de observación etnográfica del cuadrante, considerándose parciales en el término humano de la palabra, es decir, a pesar de haber apuntado a la objetividad y dejado de lado preceptos, teorías e hipótesis preconcebidas, se tomó conciencia que la investigación reflejó inevitablemente sesgos del sujeto investigador mediante el ejercicio de la “reflexividad” (Bourdieu, 2004 ; Ruby, 1980 ; Salzman, 2002), que toma dicho sesgo como una parte importante para interpretar las movilidades en bicicleta, sobre todo desde la perspectiva de mujer que ostenta la investigadora (Miguélez, 2005).

La aplicación de la etnografía se escogió, por lo tanto, a raíz de la complejidad del fenómeno de las vivencias, experiencias y diálogos, las cuales requirieron por su naturaleza un cierto “orden” que implica levantar y sistematizar información obtenida del campo (Almandoz, 2020). En este sentido, desde el cuadrante microsocioal escogido, se levantó un análisis que acercó la microescala a la macro escala, es decir, desde lo local a lo global (González, 2004), en pos del levantamiento de herramientas contundentes que permitan resolver el problema de la inclusión de mujeres en el espacio público con una posible aplicación en una variedad de escenarios.

Para ello, fue necesario indagar no solamente en la descripción del fenómeno, si no en la caracterización por parte de quienes lo viven día a día, en este caso, mujeres ciclistas a nivel metropolitano que usen la bicicleta y compartan así, sus percepciones y experiencias alrededor de su propia ruta diaria, en términos de motivantes o facilitadores, por un lado, y por otro, los inhibidores o conflictivos.

El acercamiento etnográfico, por ende, significó en este caso, aprehender esta información de manera cercana y orgánica, que no responde solamente a la descripción del fenómeno del transporte si no que de las movilidades, y a su vez, integrar la una en la otra. El diálogo entonces, entre la infraestructura y la experiencia social, estuvieron en un constante y complejo movimiento, estudiados desde los usos y la experiencia, levantando elementos importantes a la hora de implementar un diseño urbano inclusivo.

Así, la importancia de aplicar el método etnográfico reside en los datos recabados, los cuales difícilmente podrían haber sido levantados desde perspectivas ampliadas o macro herramientas. La etnografía implicó entonces, un estudio desde la cercanía de la vivencia, desde lo simbólico de lo microescalar y una observación de importantes eventos y realidades implicadas en la movilidad femenina.

Estos resultados se vinculan directamente con la zona estudiada, sin embargo, dado por un lado la saturación que implican las veintiuna entrevistas realizadas, podría extrapolarse en su justa medida, por supuesto, a una escala mayor, ya sea desde otras investigaciones a raíz de la presente u otras etnografías que se realicen a partir de esta temática.

Así, la movilidad de mujeres en bicicleta evidenció la exclusión histórica que ha resultado en la marginación de su rol social, su movimiento y su desarrollo interpersonal (Parker, 2011, Falú, 2017), en particular en este ámbito, ya que la percepción de una masculinidad asimétrica, los fenómenos de acoso, la imposibilidad horaria, entre otros tópicos analizados en este estudio, logran reflejar, desde la experiencia de movilidades cotidianas, la segregación de la mujer en el espacio urbano. Estudiar estas brechas desde una vivencia cotidiana permeada por la inseguridad estructural (EPDUS, 2022) y una fuerte tendencia cultural a fomentar estereotipos y roles de género asimétricamente (Romero, 2021, Marchionni et al., 2019, Falú, 2017, Miralles-Guasch, 2010, De Beauvoir, 2020 [1949]), significa poder hacer frente a un fenómeno androcentrista de largo impacto en general, y en Chile y Latinoamérica en particular, y poder dar cabida a soluciones a corto y largo plazo.

Las movilidades en general implican una de las actividades más involucrados de los ciudadanos en el espacio, y en particular reflejan elementos vitales a la hora de vislumbrar problemáticas urgentes de resolver. Las movilidades no quedan exentas de esto, y desde las experiencias etnográficas, se ha podido vislumbrar a la bicicleta como una herramienta fundamental a la hora de promover prácticas inclusivas en el transporte. Santiago implica un terreno, por lo tanto, donde el uso de esta herramienta de transporte se revela ante otros, no solamente dado un mayor uso en mujeres que en hombres y una concentración de viajes en el centro oriente (Waintrub, 2018), sino porque implica una serie de beneficios, que a pesar de las conflictividades presentadas, entregan herramientas de inclusión a un espacio público históricamente restringido a ellas. La pregunta aquí fue ¿por qué? ¿qué significa la bicicleta para las mujeres? ¿qué es lo que la rodea y cuáles son los conflictos que obstruyen su uso?

Frente a evidencias como una percepción de la bicicleta como más segura que otros medios por mujeres, mucho más en comparación a su contraparte masculina (EPDUS, 2022), es que el punto de partida de esta investigación se adentra a la exploración de la vivencia, de la cercanía y de lo micro urbano. El delimitar beneficios, bienestar y ventajas, así como también conflictos y obstáculos, fue el ejercicio de respuesta ante esta interrogante que busca entender la movilidad, el género y los conflictos.

Hallazgos dentro de estos últimos son, por ejemplo, la evidente percepción masculina en el uso de la bicicleta, declararon que las asimetrías presentes en el diseño urbano siguen siendo proclamadas en el espacio actual. La actitud carente de empatía o respeto por las normas son señalados como una directa asociación a este carácter masculino, es decir, el perfil de aquel hombre que maneja una bicicleta en el espacio público encarna la agresividad y violencias presentes en la cotidianeidad de la mujer frente a la contraparte masculina. En este sentido, la tendencia a deportivizar una performance implica imbuir la bicicleta en una práctica cercana a la especialización pseudo profesional, donde la velocidad es una obligación y la presencia de otros, más allá de ciclistas, entorpece y crea obstáculos a este desenvolvimiento fuera de los parámetros normativos de otros vehículos. De ahí que elementos como mujeres en bicicleta sean asociados como un cuerpo lento y ajeno a lo que normalmente se considera el cuerpo ciclista por defecto; veloz, imprudente y agresivo. Las mujeres en su contraparte responden a los

ya denunciados vacíos educativos de los que se desprenden mencionadas características, tendiendo fuertemente a incorporarse al espacio público como un ente dialogante con los otros elementos, entre bicicletas, con automóviles, peatones u otros ciclos. Con todo y a pesar de ello, la falta de educación vial es patente y es percibida además como una perpetuación de estas barreras masculinizadas, no solamente por la amenaza a la integridad mental y física, si no como una barrera a que el elemento ciclista se incorpore íntegramente en el panorama móvil de Santiago.

Ligado fuertemente con las transgresiones en el espacio desde el elemento masculino hacia la contraparte femenina ciclista, se posicionan aquellas prácticas que repercuten negativamente en los viajes de mujeres ciclistas. En este sentido la bicicleta, contrario a lo esperado, significa una considerable reducción en términos de acoso en sus diversas tipologías. Por el contrario, significa un motivo de peso para la elección de esta como modalidad principal de viaje. Así, la comparación con otras alternativas de transporte deja entrever la percepción del acoso en el transporte público en particular como un fuerte punto en contra ligado directamente a la experiencia corporal que se genera en grandes acumulaciones de personas en reducidos espacios. Por otro lado, la práctica de caminata frente a la bicicleta también se señala como insegura, y mucho más en comparación con la bicicleta, sobre todo en horas de la noche.

Por otro lado, y continuando con los elementos que generan una disrupción patente en el espacio, es que posicionan aquellas de corte infraestructural, una deficiencia que se repitió consistentemente en las vivencias de las ciclistas y que genera percepciones de inseguridad extra tomando en cuenta aquellos ya mencionados anteriormente, dirigidos hacia el fenómeno sociocultural. Son entonces la calidad de las mismas ciclovías y su continuidad en el espacio lo que genera eventos de alto riesgo como lo son tener que, de cierta forma, invadir el espacio de otros actores como peatones o automóviles. Este fenómeno de discontinuidad figura como un conflicto central al momento de pensar el ciclista en la vía pública, siendo ellos mismos quienes perciben que estas faltas infraestructurales no les permiten dialogar amenamente con el resto de los elementos en el espacio, fomentando la figura del ciclista como un ente exógeno a cualquier espacio que no sea ciclovía y por ende transgresor e irrespetuoso. Esto deviene no solamente desde la precariedad física de las ciclovías o de los vacíos viales, sino también de una patente diferencia entre sectores acomodados y los que no lo son tanto, siendo espacios percibidos como diametralmente diferentes en términos de inversión, y por ende, en tipologías de conducta. Así, frente a inestabilidades de infraestructura, es que se genera una sensación profundizada de alerta frente a desperfectos de la ciclovía que perfectamente pueden decantar en eventos peligrosos o atentar contra la integridad física de quienes se mueven dentro o fuera de ellas.

Esta tesis aporta al campo investigativo un acercamiento desde las experiencias a las nuevas movilidades, desde un énfasis sustentable. Tomando en cuenta el panorama urbano actual, el fomento de la bicicleta como herramienta de transporte ofrece en general una vía alternativa plasmada en la independencia corporal y mental, elementos que aportan en específico a la experiencia de mujeres en el espacio público. La bicicleta entonces recoge elementos que dialogan directamente con la inclusión de género en la ciudad, problemática plasmada a lo largo de esta investigación.

Las limitaciones que se aprecian de este trabajo resultan de una serie de aristas, en primer lugar las concepciones de lo que es considerado conflicto permanecen como una idea subyugada a la percepción singular de cada participante, incluido quien investiga. En este sentido la delimitación a priori estuvo intencionada a ser un elemento que emergiese del campo y el diálogo con los participantes del cuadrante,



sin embargo, se presentó como un obstáculo para la consistencia del término. Por otro lado, y tomando en cuenta la escala, este documento se geolocaliza en una zona de medios a altos ingresos, por lo cual no es recomendable proyectar los resultados más allá de lo recomendable, en este sentido, replicar este tipo de investigación en otros lugares y momentos conllevaría a complementar lo que se muestra en esta etnografía.

Finalizando el panorama ofrecido por los elementos conflictivos, es que las disputas por el espacio con otros modos como automóviles, peatones o buses, es un punto reiterativo en la percepción de conflictividades de las rutas ciclistas. Las actitudes reflejan un claro patrón autocentrista que tiende fuertemente a tomar en cuenta los movimientos de los automóviles en primer lugar, de los peatones en segundo y no tanto el de los ciclistas finalmente. Esto conlleva a generar una base actitudinal defensiva y la necesidad de elaborar diversas acciones de visibilización de los ciclistas a ojos de conductores o peatones, tales como pensar predictivamente los movimientos de otros sujetos, planificar otras rutas o dialogar directamente con peatones, por ejemplo.

Así es como la importancia del estudio de los conflictos en las movilidades genera temáticas de alto valor analítico que, levantados con un claro énfasis etnográfico, ofrecen ejes desde donde situar los estudios urbanos. La cotidianeidad enfrentada entonces a los obstáculos, roces y violencias de la ruta, generan patrones de acto que sirven para un entendimiento de los obstáculos de la inclusión, que no necesariamente están inscritas en el plano, si no que devienen de percepciones y vivencias que conforman patrones de comportamiento ininteligibles en el espacio abierto si no son vinculadas al análisis del discurso y el testimonio de quienes son parte de dichos conflictos. Ya que el obstáculo no es relevante en este caso por el mero hecho de serlo, si no por la forma en que se afronta para salir del mismo, demandando una figura metodológica que responde a lo experiencial.

Habiéndose descrito y analizado exhaustivamente lo que quiebra y dificulta, es que desglosamos aquello que fomenta y facilita la vivencia ciclista de mujeres en bicicleta. Para una modalidad que se ha mantenido a pesar de los diversos y patentes elementos conflictivos e inhabilitantes, las ventajas obtenidas señalan practiciades tales que imbrican a la mujer que usa la bicicleta hacia el largo plazo.

Iniciando desde lo más práctico, las ventajas económicas quedan reafirmadas como un fuerte punto a favor del uso de la bicicleta, esto deviene del control monetario que genera desde sus bajas mantenciones y efectivo movimiento por el espacio el cual, comparado con el automóvil o transporte público, no se imbrica en un gasto mayor por su mero uso. La bicicleta entonces se perfila como una herramienta de baja mantención, pero de alta conveniencia monetaria, creando una ventaja estratégica que genera un beneficio en su uso como alternativa de transporte cotidiano a largo plazo. Por otro lado, y continuando con la comparación con el transporte motorizado público y privado, esta elección se vincula estrechamente con el control del propio cuerpo en el espacio, siendo este mismo el motor del desplazamiento y el que elige por dónde moverse, independiente del funcionamiento de maquinaria a gran escala como un automóvil, un autobús o un tren del metro. En este sentido, la bicicleta permite un control de las acciones mucho mayor que en las anteriores alternativas, ya que no depende del tráfico (humano o vehicular) que impida el accionar del pedaleo por el espacio, por el contrario, en otras modalidades se identifica un patente colapso de la red.

Continuando con el fenómeno del control del propio accionar vinculado a la bicicleta, es que la sensación

de bienestar físico y mental emerge con claras ventajas, éstas construyen una dependencia en torno a dicho modo de transporte, asociado a un claro beneficio frente a un panorama urbano que tiende a hacer decaer el cuerpo y la salud mental. En otras palabras, el uso de la bicicleta permite el desarrollo de un cuerpo activo y una mente saludable, ya que evita ciertos episodios como experimentar el atochamiento humano o vehicular, generando un control de las acciones al mismo tiempo que se realiza actividad física continuamente y por estar en posición de una herramienta que responde a las propias elecciones en el espacio y el tiempo urbano. La autonomía corporal activa entonces, vincula el cuerpo en movimiento con las acciones independientes, siendo éstas experimentadas por mujeres que usan la bicicleta resultando en una sensación de empoderamiento cotidiano, el cual permea en su día a día como una sensación de independencia y logro.

Esta sensación de control e independencia posee un especial énfasis en el sentido del género, donde las mujeres experimentan una sensación de inclusión en un espacio históricamente restringido y hostil. La bicicleta, por un lado, permite la evasión de conflictos que resultan en la obstaculización del movimiento por la ciudad, tales como el acoso en el transporte público y la exposición a agresiones, como también el acoso callejero que, si bien sigue presente, experimentado en la bicicleta resulta mínimo en los posibles efectos generando una percepción de seguridad frente a ellos, dado principalmente, por la posibilidad de evasión veloz. En este sentido la bicicleta es elegida reiteradamente como una opción que permite cuidar la integridad física y mental frente a posibles hostilidades en otros medios de transporte.

Por otro lado, el uso de esta genera una percepción de apertura al espacio público, en particular en horas sin luz natural, al final del día, despejando en mayor medida las usuales barreras percibidas en un horario donde aumenta la sensación de vulnerabilidad de la mujer, como el temor a asaltos, robos o agresiones. La posibilidad de poder quedarse en lugares hasta entrada la noche que tiene la bicicleta como herramienta disponible es identificado como una ventaja, comparado sobre todo con la caminata.

Concluyendo, la percepción de la bicicleta por parte de mujeres como un elemento efectivo en la inserción en el espacio público, genera una adhesión que repercute fuertemente en la experiencia de la ciudad. Por lo demás, esta experiencia ha obtenido notorios eventos de inseguridad, agresión, violencia y malestar frente a una ciudad ajena a muchas necesidades de las mujeres. La bicicleta como se puede desprender de este estudio no está exenta de estas barreras, siendo un claro reflejo de asimetrías y hostilidades de marcadas pautas culturales e infraestructurales androcéntricas. Sin embargo, se vislumbra como una vía para el levantamiento de la inclusión en la ciudad donde, de alguna forma, es un proceso que todavía se encuentra en sus fases iniciales.

La sensación de libertad, alusión constante de quienes fueron entrevistadas, no deja de ser relevante. Posibilitar herramientas que generen un reparo en la percepción de inseguridad en la ciudad es imperante, y la bicicleta figura como una de las más contundentes. El control físico y mental que otorga, la independencia, la posibilidad de precaución y evasión de riesgos, la facilidad estratégica con la que se adapta a las necesidades y actividades diarias de mujeres, es clave para poder pensar en soluciones que acerquen la ciudad a ellas.

Nuevos horizontes afloran como posibles ramificaciones de este estudio, que responde a los resultados obtenidos tales como el estudio de las masculinidades en el uso de la bicicleta o la gestión de la implementación e indumentaria de mujeres ciclistas.

Se tiene conciencia de que esta investigación es situada y posee límites que sean necesarios comentar. La ubicación geográfica en la cual se emplazó la etnografía y el levantamiento de información presentan particularidades que son un reflejo de, por ejemplo, el nivel socioeconómico de una zona de altos ingresos y las parcialidades que puedan surgir en el discurso al respecto. También este estudio refiere a rutas que no necesariamente responden a realidades de otros lugares más alejados o de diversos estratos, si bien el fenómeno en un sentido fuertemente general y como guía para la aproximación al género en movilidades alternativas, pero teniendo en cuenta su propia escala. En este sentido, es justo preguntarse por la forma en la que se podría emplazar esta investigación en otros lugares en donde, por el contrario, la bicicleta no sugiere una modalidad percibida como conectiva en términos hogar-trabajo, e indagar en la forma en que se puede percibir en otros sectores. Así, generar la interrogante frente a la percepción de mujeres, en otros medios de transporte como la caminata o el transporte público y sus gestiones frente a las actividades cotidianas. Las posibilidades son amplias.

Concluyendo, esta investigación resulta contundente en explorar las gestiones y prácticas de mujeres usuarias de bicicleta frente a barreras culturales e infraestructurales, el foco utilizado hace énfasis en las experiencias microsociales, las cuales se levantan como cruciales a la hora de elegir el ciclismo como modo de transporte seguro e inclusivo. Lo que resulta claro, es que la bicicleta ofrece a las mujeres una vivencia del espacio público abierta y dialogante que poco a poco, aflora en la ciudad como una contundente forma de libertad.

## Bibliografía

- De Mattos, C. (2008). Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano. En P. C. Pereira & R. Hidalgo (Eds.), *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina* (pp. 23-40). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile / Universidad de São Paulo.
- Asociación Chilena de Seguridad. (2021). Radiografía de la Calle [Data set]. En Saber Llegar. <https://saberllegar.cl/#banner-resultados>
- Appadurai, A. (1996). *Modernity at large: Cultural dimensions of globalization* (Vol. 1). U of Minnesota Press.
- Banister, D., 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transp. Pol.* 15, 73–80.
- Beck, U. (2018). *What is globalization?*. John Wiley & Sons.
- Beltrán, M. (1985). Cinco vías de acceso a la realidad social. *Reis*, (29), 7-41.
- 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).
- Bernal, M. S., & Gallego, L. T. (2017). Mujeres, patrimonio y ciudad: en bici por monumentos y espacios simbólicos de y para ellas en Bogotá. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 9-40.
- Bicineta. (s. f.). Mapa Ciclovías. <https://www.bicineta.cl/>. Recuperado 23 de Octubre de 2022, de <https://www.bicineta.cl/ciclovias>
- Bourdieu, P. (2004). *Science of science and reflexivity*. Polity.
- Cáceres, P. (2008). Análisis cualitativo de contenido: una alternativa metodológica alcanzable. *Psicoperspectivas. Individuo y sociedad*, 2(1), 53-82.
- Cagney, K. A., York Cornwell, E., Goldman, A. W., & Cai, L. (2020). Urban mobility and activity space. *Annual Review of Sociology*, 46, 623-648.
- Caracciolo, C. H. (2009). Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia Fascista. *Historia crítica*, (39), 20-42.
- Chen, J., Li, Z., Wang, W., & Jiang, H. (2018). Evaluating bicycle–vehicle conflicts and delays on urban streets with bike lane and on-street parking. *Transportation letters*, 10(1), 1-11.
- Collins, P. H. (2019). *Intersectionality as critical social theory*. Duke University Press.
- Cotán Fernández, A. (2020). El método etnográfico como construcción de conocimiento: un análisis descriptivo sobre su uso y conceptualización en ciencias sociales.

- Cresswell, T. (2010) *Mobilities I: Catching up*. Progress in Human Geography, Vol. 35, N° 4, p. 550-558.
- De Beauvoir, Simone ([1949] 2020). *El segundo sexo*. Buenos Aires: Penguin Random House.
- Delgado, A. E. F. (2019). Historia de la arquitectura y el urbanismo en bicicleta. Ibagué, Colombia 2015-2017. *Revista Tempo e Argumento*, 11(26), 157-182.
- Falú, A. (2017). La omisión de género en el pensamiento de la ciudades. In *Ciudades resistentes, ciudades posibles* (pp. 159-169). Editorial UOC.
- Farris, D. N., Davis, M. A., & D'Lane, R. (Eds.). (2014). *Illuminating how identities, stereotypes and inequalities matter through gender studies*. Springer Science & Business.
- Figuerola, Cristhian y Waintrub, Natan. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7(1), 48-61. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO03>
- Fuentes, L. (2022). Encuesta de Percepción del Desarrollo Urbano Sustentable (EPDUS) Diseño metodológico y hallazgos en movilidad, inseguridad y género. <https://www.cedeus.cl/presentacion-de-epdus-capitulo-movilidad-y-genero-el-auto-es-el-medio-de-transporte-donde-las-mujeres-se-sienten-mas-inseguras/>
- Garrard, Jan (2003). Healthy revolutions: promoting cycling among women. *Health Promotion*, 14(3), 213-215. DOI: 10.1071/HE03213.
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Island press.
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life* (Vol. 2). Washington, DC: Island press.
- González Cruz, F. (2004). Lugarización, globalización y gestión local. *Polis. Revista Latinoamericana*, (7).
- Hamelink, C. J. (2008). Urban conflict and communication. *International Communication Gazette*, 70(3-4), 291-301.
- Horton, D., Rosen, P., & Cox, P. (Eds.). (2016). *Cycling and society*. Routledge.
- Jacobs, J. *The Death and Life of Great American Cities*, 1st ed.; Vintage Books: New York, NY, USA, 1961.
- Jarvis, H., Cloke, J., & Kantor, P. (2009). *Cities and gender*. Routledge.
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 12(29), 173-197.
- Jirón, P., & Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, 30, 55-72.
- Jirón, P. (2009). *Mobility on the move: Examining urban daily mobility practices in Santiago de Chile*. London School of Economics and Political Science (United Kingdom).
- Lubitow, A., & Miller, T. R. (2013). Contesting sustainability: Bikes, race, and politics in Portlandia. *Environmental Justice*, 6(4), 121-126.
- Marchionni, M., Gasparini, L., & Edo, M. (2019). *Brechas de género en América Latina. Un estado de situación*.

- Miguélez, M. M. (2005). El método etnográfico de investigación. *Etnografía miguélez*, 16, 1-3.
- Miralles-Guasch, Carme (2010). *Dones, mobilitat, temps i ciutats*. Barcelona: Institut Català de les Dones-Generalitat de Catalunya.
- Miralles-Guasch, C., & i Frontera, À. C. (2003). *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación alternativas.
- Mead, M., & Malinow, I. (1982). *Sexo y temperamento en tres sociedades primitivas*. Barcelona: Paidós.
- Mele, Patrice. ¿Que producen los conflictos urbanos?. Francisco Carrion; Jaime Erazo. *El derecho a la ciudad en América Latina, Visiones desde la política*, PUEC-UNAM, International development research center, IDRC/CRDI, pp.127-157, 2016.
- Moser, C. O., & McIlwaine, C. (2014). New frontiers in twenty-first century urban conflict and violence. *Environment and Urbanization*, 26(2), 331-344.
- Moore, Henrietta L. (1988). *Feminism and anthropology*. Cambridge, UK, Polity Press.
- Muxí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocoleto, A., Fonseca, M., & Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?
- Obach Lapieza, A., & Ramos Sanz, M. (2020). Elementos clave para la introducción de la perspectiva de género en las infraestructuras ciclistas. *Revista Hábitat y Sociedad*, 13, 87-105.
- Obando, L. A. V. (1993). El diario de campo. *Revista Trabajo Social*, 18(39), 308-319.
- Observatorio Social, Universidad Alberto Hurtado. (2014). *Encuesta Origen Destino Santiago 2012 Informe Final [Data set]*. En *Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, etapa IX*. <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mf=3253>
- Oleas Mogollón, D., & Albornoz Barriga, M. B. (2016). La bicicleta y la transformación del espacio público en Quito (2003-2014). *Letras Verdes, Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*, (19), 24-44.
- Ortner, S. (1979). *Es la mujer al hombre lo que la naturaleza a la cultura?*. Olivia Harris y Kate Young [comps.], *Antropología y feminismo*, Madrid: Anagrama.
- Klapper, L. F., & Parker, S. C. (2011). Gender and the business environment for new firm creation. *The World Bank Research Observer*, 26(2), 237-257.
- Rainero, L. (2001). Una Mirada de género a los asentamientos humanos. *Medio Ambiente y Urbanización: Gestión Urbana, Género y Programas Sociales*, 17(56), 73-92.)
- Romero, J. A. (2021). Barreras que afectan la movilidad en bicicleta de mujeres. *Tramas y Redes*, (1), 143-159.
- Ruby, J. (1980). *Exposing yourself: Reflexivity, anthropology, and film*.
- Sagaris, L. (2019). *Otra clase de amor*. RIL editores.
- Salzman, P. C. (2002). On reflexivity. *American Anthropologist*, 104(3), 805-811.
- Santander, P. (2011). Por qué y cómo hacer análisis de discurso. *Cinta de moebio*, (41), 207-224.
- Spain, D. (2014). Gender and urban space. *Annual Review of Sociology*, 40, 581-598.

- Secretaría de Planificación de Transporte SECTRA. (Semestre I, 2021). Catastro Nacional De Ciclovías.
- Tiznado-Aitken I., Muñoz J. C., Iglesias V., Giraldez F. (2019). Las Inequidades de la Movilidad Urbana. Brechas entre los grupos socioeconómicos en Santiago de Chile. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS).
- Urry J. (2007) *Mobilities, Polity*. London.
- Van den Berg, M. (2017). Gender in the post-Fordist urban. Editor (s)(if applicable) and the Author (s).
- Vecchio, G., & Tiznado-Aitken, I. (2020). (Im) mobility and health in Santiago de Chile. *Journal of Latin American Geography*, 19(3), 240-247.
- Vecchio, G., Tiznado-Aitken, I., & Hurtubia, R. (2020). Transport and equity in Latin America: a critical review of socially oriented accessibility assessments. *Transport Reviews*, 40(3), 354-381.
- Vecchio, G., Tiznado-Aitken, I., & Mora-Vega, R. (2021). Pandemic-related streets transformations: Accelerating sustainable mobility transitions in Latin America. *Case Studies on Transport Policy*, 9(4), 1825-1835.
- Verón, E. 1998. *Semiosis social*. Buenos Aires: Gedisa.
- Waintrub, N., Rossetti, T., Oliva, I., Galilea, P., & Hurtubia, R. (2018). Caracterización socioespacial de los ciclistas urbanos de Santiago. In *Intersecciones 2016, II Congreso Interdisciplinario de Investigación en Arquitectura, Diseño, Ciudad y Territorio* (pp. 150-167).

## **ANEXOS**

### **Consentimiento Informado**

Formulario de Consentimiento Informado:

“Mujeres en bicicleta: prácticas de movilidad, percepción y gestión de los conflictos microsociales en el transporte cotidiano.”

Amanda Toro - Tesista.

Usted ha sido invitada/o a participar en una entrevista ligada a la tesis del programa de magíster

“Asentamientos Humanos y Medioambiente”, el cual forma parte del proceso de obtención del grado académico de maestría que posee el mismo nombre. El presente documento busca obtener su confirmación para participar como entrevistado para esta investigación.

¿De qué se trata esta tesis?

Esta tesis busca comprender el fenómeno del transporte cotidiano de mujeres ciclistas de Santiago, con el propósito de analizar el discurso en torno a, específicamente, los conflictos y su gestión. A través de ellos se pretende levantar información relevante para comprender fenómenos urbanos como el transporte y las movilidades de forma integral.

¿Cuál es el propósito de su participación en este trabajo?

Usted ha sido convocada en su calidad de persona de interés de dicho trabajo. Su rol como ciclista y usuaria de bicicleta frecuente es importante para los propósitos de esta tesis.

¿En qué consiste su participación?



Usted está invitado a participar de una entrevista, con una serie de preguntas acerca de su experiencia de transporte y el contexto asociado al mismo, en particular conflictos. Dicha entrevista no durará más de 30 minutos, pudiendo salir, intervenir y negarse a contestar en los momentos y tiempos que estime conveniente.

Los datos y testimonios nos ofrecerán información privada, la cual se resguardará con el cuidado correspondiente mediante este consentimiento. Todos sus datos personales serán omitidos en el análisis de esta información y serán manejado anónimamente por la investigadora responsable de este proyecto.

El uso de la información que nos entregue será usado para propósitos exclusivamente académicos. Si surgen dudas o desea conocer más sobre este trabajo, puede contactar a los siguientes correos electrónicos, correspondientes a la profesora guía de esta tesis:

Profesora:      María Luisa Méndez (mmendezl@uc.cl).

HE TENIDO LA OPORTUNIDAD DE LEER ESTA DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO, HACER PREGUNTAS DEL TRABAJO Y RESPECTO DE ÉSTE:

ACEPTO \_\_\_\_\_

NO ACEPTO \_\_\_\_\_

...participar del estudio.

...ser grabada/o en audio.

Firma del participante:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Fecha

Nombre del participante:

### **Pauta de Entrevista Semiestructurada**

Presentación de tesis y consentimiento informado.

#### **DIMENSIÓN I: Uso de la bicicleta.**

Empecemos, cuéntame ¿cuál es tu nombre, edad y hace cuánto tiempo que utilizas la bicicleta como medio de transporte.

¿Con cuánta frecuencia la utilizas? [veces a las semana].

¿Quién te enseñó, cuál fue tu acercamiento a la bicicleta?

¿Para qué la utilizas? [trabajo, estudios y/o más]

¿Por qué la usas como medio de transporte principal?

¿Cómo afectó la pandemia en tu uso? [aumentó, fue ideal, tuvo que pausar, etc.]

Percibiste algún cambio en el contexto ciclista al respecto.

## **DIMENSIÓN II: Levantamiento de ruta y su contexto sociocultural e infraestructural.**

Descríbeme brevemente tu ruta de transporte.

¿Cómo describirías el entorno de tu ruta? [lleno de gente, con muchos comercios, verde, sin árboles, residencial, con muchos autos/peatones, etc.].

¿Cuáles fueron tus prioridades al momento de escoger por dónde emplazar la ruta?

¿Qué puntos relevantes destacarías de ella?

¿Cómo percibes el panorama ciclista alrededor de ella?

¿Cómo describirías a la población ciclista que te rodea? ¿A quiénes ves usando bicicleta?

## **DIMENSIÓN III: Gestión de conflictos.**

Cuéntame sobre algún evento conflictivo que te haya tocado vivir mientras te transportabas en bicicleta [a quiénes involucró, cómo lo manejó, ascendió o descendió].

¿Cuál fue el modus operandi después del conflicto? ¿Cómo te sentiste?

¿A quién le contaste? ¿Cómo fue la reacción de ellos?

¿Tomaste medidas al respecto a raíz de este conflicto para tus futuros viajes?

¿Qué elementos del entorno o culturales podrían haber ayudado a que este conflicto no hubiera aflorado?

Agradecimientos.

**Índice de Abreviaciones.**

ACHS: Asociación Chilena de Seguridad.

EODS: Encuesta Origen Destino Santiago.

EPDUS: Encuesta de Percepción de Desarrollo Urbano Sustentable.

SECTRA: Secretaría de Planificación y Transporte.

UAH: Universidad Alberto Hurtado.