



ESCUELA DE
**ANTROPOLOGÍA,
GEOGRAFÍA E
HISTORIA**
FACULTAD DE
CIENCIAS SOCIALES

Ciclismo urbano como medio de movilidad.

Análisis desde el concepto de *Campo* de Pierre Bourdieu.

Estudiante: Wladimir Mendoza Varas.

Profesor guía: Miguel Bahamondes Parrao.

Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Escuela de Antropología, Geografía e Historia.

Tesina para optar al grado de Licenciado en Antropología.

Santiago 2023.

Con amor al ciclismo.

Agradecimientos

Quisiera agradecer a todas y todos quienes participaron en esta investigación, aportando con su experiencia, con sus memorias, emotividad y pasión para aprender un poco más de esta práctica que si bien amaba desde antes de lanzarme desde mi área de formación, no hizo más que crecer en mí, y cambió desde luego mi forma de entender el ciclismo.

Debo destacar el apoyo constante de mi familia; mujer, hijo, abuela, hermano, madre, acompañándome en todo momento de distintas formas. Gracias por tenerme paciencia.

Al glorioso Club CXCL, retoño de mis primeras incursiones en otras formas de ciclismo, y hoy, parte de mi vida como el ciclista polifacético que pretendo y quiero ser. Cuanto les quiero.

Finalmente, quisiera agradecer a la escuela de antropología de la UAHC por apoyarme cuando las esperanzas escaseaban y en especial al profesor Miguel Bahamondes, por brindarme el apoyo técnico, aportar con su experiencia siempre constructiva y con esas conversaciones fuera del tema en cuestión que paradójicamente siempre terminaba nutriendo mi investigación.

Índice de contenidos

I	MARCO INTRODUCTORIO	10
1.1	Antecedentes	10
1.2	Pregunta de investigación	14
1.3	Hipótesis	14
1.4	Objetivo general	14
1.5	Objetivos específicos	15
1.6	Justificación del estudio	15
II	MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	16
2.1	Bourdieu; Campo, Habitus, Capital Simbólico.....	16
2.2	Lefebvre, Harvey. Derecho a la ciudad.....	21
2.3	Auge; No lugar	24
2.4	Huizinga, Caillois; Juego	24
III	MARCO METODOLÓGICO.....	25
IV	MARCO DE EXPOSICIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	29
4.1	Caracterización demográfica.....	29

4.2	Autopercepción y adscripción socioeconómica	33
4.2.2	Posición socioeconómica Baja.....	34
4.2.3	Posición socioeconómica Media- baja	35
4.2.4	Posición socioeconómica Media	36
4.2.5	Posición socioeconómica Media- alta	37
4.3	Resumen del Perfil.....	37
4.4	Elementos materiales.....	38
4.4.1	Bicicletas.....	39
4.4.2	Características de las bicicletas	39
4.4.3	Cantidad de bicicletas.....	47
4.4.4	Coste monetario de las bicicletas.....	49
4.4.5	Usos predominantes (utilitario, ocio, deportivo)	53
4.4.6	Bicicletas de uso cotidiano	56
4.4.7	Ciclismo utilitario como oficio	58
4.4.8	Carteros en bicicleta.....	58
4.4.9	Bici mensajeros.....	59

4.4.10	Delivery, repartidores de comida.....	60
4.5	Indumentaria.....	61
4.6	Accesorios.....	63
4.7	Relación con el espacio físico	66
4.7.1	Distancias.....	69
4.7.2	Movilidad intercomunal	71
4.8	Vías utilizadas	72
4.8.1	Calzadas.....	73
4.8.2	Aceras.....	77
4.8.3	Ciclovías.....	80
4.8.4	Ciclocalles/ Calles de tránsito calmado	93
4.9	Formas de interacción entre las y los ciclistas urbanos en los espacios de movilidad.	94
4.10	Valoración del uso de la bicicleta, accesorios e indumentarias utilizados entre los usuarios de la bicicleta.	98
4.11	Valoración de las principales prácticas ciclistas por parte de los usuarios de la bicicleta como medio de transporte.....	102
V	CONCLUSIONES	107

5.1	Conclusiones.....	107
VI	Carta Gantt.....	111
VII	Referencias bibliográficas.....	112
VIII	Anexos.....	115
8.1	Pauta de observación.....	115
8.2	Pauta de entrevista semiestructurada.....	116

Índice de figuras

Figura 1.....	18
Figura 2.....	21
Figura 3.....	31
Figura 4.....	32
Figura 5.....	45
Figura 6.....	69
Figura 7.....	103
Figura 8.....	104
Figura 9.....	105
Figura 10.....	106

Índice de tablas

Tabla 1. Distancia entre comunas de residencia de entrevistados respecto de Santiago y Providencia. ...	32
Tabla 2. Adscripción socioeconómica.	33
Tabla 3. Tipos de bicicletas observadas.	40
Tabla 4. Tipos de bicicletas de entrevistadas/os.....	47
Tabla 5. Tipos de bicicletas por rango de valores	52
Tabla 6. Uso predominante de bicicletas.	54
Tabla 7. Indumentaria utilizada por ciclistas entrevistados.....	62
Tabla 8. Accesorios de ciclistas entrevistados.....	63

I MARCO INTRODUCTORIO

1.1 Antecedentes

La bicicleta es un vehículo cuyo uso a más de 200 años de su invención sigue vigente como actividad recreativa, física y como medio de transporte. En la etapa temprana de su desarrollo, la bicicleta comenzó como un juguete de desplazamiento para adultos, que con sus respectivas mejoras técnicas derivó en un medio de transporte excéntrico de las clases acomodadas, símbolo de la libertad de movimiento y de la independencia propia del hombre moderno (Berman, 1989; Elias y Dunning, 2016). A lo largo de su historia, la diversificación de diseños y calidades encontró satisfacer las necesidades de transporte de las clases menos acomodadas (Augé, 2009; Herlihy, 2004).

Con el paso del tiempo el uso de la bicicleta logró destacar en todas sus dimensiones de uso, siendo una práctica deportiva moderna y popular (Auge, 2009; Baroni, 2008; Ugalde, 2015), a la vez que una práctica recreativa y social (Erskine, 2014; Kreimer, 2013), de transporte y trabajo (Baroni, 2008; Herlihy, 2004). Esta penetración en la sociedad moderna apoyó grandes transformaciones de la época, tanto a nivel simbólico representando la gesta heroica del hombre, la mujer y la máquina, como a nivel productivo, permitiendo independencia de movimiento, velocidad, capacidad de transporte y de esta forma, convirtiendo a la bicicleta en una herramienta de trabajo, o un apoyo directo a los medios de producción.

En la actualidad el uso de la bicicleta se observa como una práctica social extendida en todo el mundo, y que logra hacerse presente en los principales centros urbanos del mundo, entre los que destacan los casos de Dinamarca, Países Bajos o Alemania, consideradas capitales del ciclismo urbano, donde incluso tiene una posición privilegiada dentro del sistema de movilidad como estrategia que involucra la mejora de la calidad de vida de sus usuarios y del entorno (Dutch Cycling Embassy, 2018; Cycling Embassy of Denmark, 2018).

Respecto a lo anterior, el caso de Países Bajos es ejemplar puesto que su importancia en la sociedad fue creciendo a lo largo de todo el siglo XX, siendo un método eficiente de transporte en un país relativamente pequeño y de poca altimetría, siendo parte de la primera y la segunda guerra mundial como transporte

estratégico, y en la segunda mitad del siglo, siendo parte de los movimientos contraculturales. Finalmente, en medio del Crisis del petróleo, y con protestas por la muerte de menores de edad en accidentes de tránsito, el gobierno de Países bajos adopta el uso de la bicicleta como una política de estado que apunta a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. (Dutch Cycling Embassy, 2018).

En nuestro país, sin embargo, el discurso hegemónico ha relacionado el uso de la bicicleta con el transporte de la clase baja que carecía de medios económicos para optar a un vehículo motorizado, siendo popularmente conocida la imagen de la madre o padre dejando a sus hijas/os al colegio, o en cuanto a oficios, la bicicleta como herramienta primordial de carteros, repartidores de diarios, jardineros, jornales entre otros. Un ejemplo claro de esta situación quedaría grabada por generaciones en la publicidad del Banco de Santiago, con Perico visitando en bicicleta a su enamorada Ismelia, quien junto a estudiantes y obreros de la construcción le gritarían “cómprate un auto Perico”.

La bicicleta como transporte se observaría bajo esta perspectiva, como el símbolo del estancamiento tecnológico y económico (Matamala, 2013). En contraste, el ciclista deportivo en el siglo pasado no se desarrollaría bajo las lógicas de éxito económico actual, sino que se erigía como *héroe* motivado por la épica de sus logros, y en el caso específico del ciclismo, era representado por deportistas provenientes de las clases bajas y medias (Augé, 2008; Skarmeta, 2015). El ciclismo en su versión recreativa o de actividad física no competitiva e higiénica del cuerpo se asociaba a las clases altas que principalmente utilizaba bicicletas de alta gama en sus tiempos libres. De esta forma, podemos destacar cómo la posición de clase influye en la percepción y valoración de un mismo objeto.

Pese a lo anterior, desde inicios de los años 2000, la bicicleta comenzó a crecer en popularidad debido a la masificación de la bicicleta de montaña (MTB), logrado una mayor transversalidad como medio de transporte, aludiendo a las cualidades de esta bicicleta; más robusta, maniobrable y resistente al castigo que recibían las clásicas ruedas de ruta. Actualmente, la cantidad de ciclistas ha aumentado de forma regular, sin tener cifras concretas del número de bicicletas existentes, sino más bien del conteo del flujo de ciclistas en ciertos puntos álgidos del centro de la capital (Ministerio de transporte y telecomunicaciones, 2013; SECTRA, 2013).

Desde el 2008, la agrupación Vive la Bici organizó la “Medición de Eficiencia de Modos de Transporte”, como una forma de levantar información desde la sociedad civil, apoyado por entidades gubernamentales, universitarias y otras asociaciones civiles, dando cuenta que en horario punta, en días laborales, la bicicleta iguala o supera a cualquier otro medio de transporte en trayectos menores a 7 kilómetros.

Ante este aumento de ciclistas, podemos observar que la diversificación de la bicicleta influyó en cómo esta era percibida, alterando sus pautas clásicas de consumo material y cultural (Appadurai, 2001). A su vez, estas pautas de consumo reflejan un esquema de relaciones entre formas de capital cultural, económico y social entendidas desde el desarrollo conceptual de Bourdieu (1998). Es en este contexto que la adquisición y acumulación de elementos materiales e inmateriales generan distinciones entre las prácticas ciclistas, e influyen en el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Según los datos levantados por el Observatorio social de la Universidad Alberto Hurtado en la Encuesta Origen Destino de Viajes (Sectra, 2013), el centro urbano de la Región Metropolitana, del que destacamos las comunas de Santiago y Providencia, concentra una gran cantidad de los traslados diarios en todos los medios de movilidad, incluyendo el sistema de transporte colectivo (red de metro y buses), transporte privado (vehículos motorizados), vehículos de tracción humana o “ciclos” (bicicletas, scooters, patinetas, patines, etc.) y tránsito peatonal. Referente a la infraestructura asociada principalmente al uso de bicicletas y otros ciclos, en estas dos comunas es en donde más kilómetros de ciclovías construidas se concentran a la fecha, además de otros tipos de infraestructura de uso ciclista como estacionamientos públicos, estaciones de bicicletas de arriendo o señalética específica para ciclos (Basso, 2021).

La cantidad creciente de usuarios de la bicicleta dio pie a la revisión, adecuación y actualización de la Ley del tránsito N° 21.088, presentada el año 2009 por la presidenta Michelle Bachelet y promulgada el año 2018, además de la inclusión de la bicicleta en el Plan maestro de transporte 2025 (Subsecretaría de transporte, 2013), que por primera vez consideró la construcción y mejora de la infraestructura vial urbana orientada a la inclusión de los medios de transporte alternativos, proyectando una extensa red de más de 800km de ciclovías en la RM para el año 2025.

La modificación a la ley de tránsito, que popularmente se conoció como “ley de convivencia vial” o “ley de convivencia de los medios de transporte” se encargó principalmente de posicionar al usuario de la bicicleta en los espacios de movilidad urbana como un sujeto con derecho al uso de la infraestructura vial y a su vez, endurecer las sanciones a los usuarios de vehículos motorizados que incumplieran las nuevas disposiciones del uso de estos espacios.

Desde las ciencias sociales, principalmente la sociología, la antropología, el urbanismo, el trabajo social y la geografía social han atendido el fenómeno del ciclismo urbano y el uso de la bicicleta describiendo y analizando el contexto que ha permitido su crecimiento como práctica de movilidad concentrándose principalmente en los beneficios a la salud física y medioambiental de su uso (Elisségaray, 2009; Mena, 2016), identificar y describir perfiles, motivaciones utilitarias detrás del uso de la bicicleta y el comportamiento vial de sus usuarios (Benör, 2014; Herrera, 2014; Silva y Velásquez, 2016), identificar la dimensión política de los movimientos ciclistas y el desarrollo de políticas públicas (Valenzuela, 2013; Correa, 2015) y desde el urbanismo, el análisis de la infraestructura ciclista y el comportamiento de sus usuarios (San Martín, 2013).

A nivel internacional se ha investigado el ciclismo urbano orientado a ejes temáticos similares, sin embargo, las características de los contextos no guardan una relación directa con el fenómeno a nivel local. Entre estas investigaciones destacamos la perspectiva de análisis multifactorial detrás de la decisión de utilizar la bicicleta de Fernández (2012), quien plantea que las variables tradicionalmente observadas, principalmente económicas y territoriales influyen en la elección de la bicicleta como medio de transporte, pero que finalmente, las variables que pueden influir más en tal decisión son principalmente psico-sociales.

Desde una perspectiva antropológica y local, creemos pertinente abordar el fenómeno del ciclismo urbano prestando atención tanto al contexto actual en el que se desarrolla esta práctica de movilidad, como también indagar en los factores materiales y simbólicos que operan en la decisión de utilizar la bicicleta en las comunas de Santiago y Providencia.

Con base en lo anterior podemos formular las siguientes interrogantes previas:

¿Qué caracteriza al ciclismo urbano local?

¿Cómo se relacionan los usuarios de la bicicleta con otros actores presentes en los espacios de movilidad?

¿Cómo se relacionan estos con otros ciclistas?

¿Qué elementos materiales reconocen o valoran en el ciclismo urbano los diferentes usuarios de la bicicleta?

¿Qué prácticas reconocen como predominantes en el ciclismo urbano los diferentes usuarios de la bicicleta?

Considerando los conceptos de Pierre Bourdieu; *capital simbólico*, *campo social*, y *habitus*, sumado al alcance social y cultural del uso de la bicicleta, en tanto que considera un aprendizaje e incorporación de normas, prácticas y valores compartidos, podemos elaborar la siguiente pregunta.

1.2 Pregunta de investigación

¿Cuáles son los criterios de valoración que están presentes en la elección de la bicicleta como medio de movilidad para sus usuarios?

1.3 Hipótesis

Los usuarios de la bicicleta elijen este medio de movilidad en base a criterios económicos, sociales y culturales, siendo el criterio económico condicionante para la actividad ciclista, pero no gravitante en la construcción del capital simbólico en el contexto del ciclismo urbano local.

1.4 Objetivo general

Conocer los mecanismos de valoración de criterios involucrados en la elección de la bicicleta como medio de movilidad.

1.5 Objetivos específicos

Para cumplir con el objetivo general, plantearemos una serie de objetivos específicos que nos permitirán tratar la información desde lo general a lo específico, y desde los aspectos más objetivables y observables, a las subjetividades de los propios agentes en cuestión.

- Caracterizar demográficamente a las y los usuarios de la bicicleta.
- Describir los principales tipos de bicicletas, indumentarias y accesorios utilizados por las y los ciclistas.
- Identificar las principales prácticas ciclistas que observan los usuarios de la bicicleta.
- Describir los espacios de movilidad y socialización en los que se desarrollan las principales prácticas ciclistas.
- Describir las formas de interacción entre las y los ciclistas urbanos en los espacios de movilidad.
- Identificar y describir la valoración del uso de la bicicleta, accesorios e indumentarias utilizados entre los usuarios de la bicicleta.
- Identificar y describir la valoración de las principales prácticas ciclistas por parte de los usuarios de la bicicleta como medio de transporte.

1.6 Justificación del estudio

El desarrollo de esta investigación pretende aportar a la comprensión del ciclismo urbano indagando en los criterios de valor presentes en la elección de la bicicleta como medio de movilidad urbana, y cómo esto puede manifestar un juego de capitales, desde la conceptualización de Bourdieu (1998) en tanto interactúan valoraciones de tipo económico, cultural y social.

Este sistema de valoraciones nos permitirá conocer dimensiones que no han sido abordadas para dar cuenta del ciclismo como hecho social en sus diferentes expresiones y probables pautas de consumo cultural (Appadurai, 2001) asociado a la relación entre ciclistas con diferentes características, las formas en que se expresa su capital simbólico y cómo interactúan los usuarios de la bicicleta en los espacios de movilidad entre sí y con otros agentes presentes en el entorno urbano (peatones, usuarios de transporte público y vehículos motorizados). De esta forma, podremos comprender mejor la llamada “cultura vial” desde el punto de vista de los usuarios de la bicicleta y cómo operan sus decisiones al superar la disyuntiva de incorporar la bicicleta a su estilo de vida.

La información entregada por esta investigación se presenta como un insumo diferente a los estudios existentes sobre movilidad urbana y su relación con el desarrollo de políticas públicas que integren a las organizaciones ciclistas, agrupaciones no formales y a usuarios en general.

Los datos empíricos dan cuenta de que las comunas escogidas para la investigación tienen un fin estratégico y pueden dar cuenta de una mejor forma del tránsito desde y hacia diferentes comunas.

II MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

Los principales conceptos que utilizaremos en el desarrollo de esta tesina serán los propuestos por Pierre Bourdieu (1987, 1998, 2000, 2007) en el desarrollo de su obra; *campo*, considerando dentro de este encontraremos los conceptos de *habitus*, *agentes*, *instituciones* y *capital simbólico* este último a su vez resultado de formas de *capital económico*, *social* y *cultural*. Tal modelo de Bourdieu a su vez dialogará con Appadurai (1986, 2001) en lo referente a *consumo material*.

En el caso del ciclismo urbano, reconoceremos como *campo* el espacio social en el que se desarrolla el ciclismo urbano y a su vez se integra un *habitus* ciclista, los *agentes* involucrados, y las formas de capitales que se traducirán en elementos materiales e inmateriales propios del fenómeno a tratar.

Como conceptos contextuales al modelo anterior, y considerando las características del fenómeno en cuestión, siendo parte de un escenario en este caso urbano, practicado entre individuos aparentemente anónimos o desconocidos y que generan dinámicas en ese aparente anonimato, utilizaremos el *derecho a la ciudad* (Lefebvre, 1978; Harvey, 2013), *no lugar/es* (Augé, 2000) *juego* (Huizinga, 2007; Caillois, 1986).

2.1 Bourdieu; Campo, Habitus, Capital Simbólico.

Entenderemos como *campo* el espacio social en el que se relacionan los diferentes agentes (Bourdieu, 1998). Para efectos de nuestra investigación entenderemos como agentes de este campo a individuos usuarios de la bicicleta con fines de transporte, peatones, conductores de vehículos motorizados y otros vehículos de tracción humana, y a instituciones formales e informales con capacidad de agencia en este

campo específico; colectivos ciclistas, clubes de ciclismo, instituciones gubernamentales tales como el ministerio de transporte, municipios y departamentos pertinentes a movilidad, carabineros, entre otros.

Reconocemos el ciclismo urbano como un *campo* en tanto cuenta con elementos objetivos y objetivables tales como bienes materiales asociados a la práctica ciclista, el uso del espacio físico urbano, una institucionalidad representada por las leyes del tránsito, sus mecanismos de representación (señalética, demarcaciones) y agentes e instituciones reguladores (carabineros), además de una lucha o disputa por legitimidad en la movilidad, reconocimiento y prestigio entre los agentes (Bourdieu, 1998).

Bourdieu define el concepto de *habitus* como:

... un sistema de esquemas de producción de prácticas y un sistema de esquemas de percepción y de apreciación de las prácticas. Y, en los dos casos, sus operaciones expresan la posición social en la cual se ha construido. En consecuencia, el *habitus* produce prácticas y representaciones que están disponibles para la clasificación, que están objetivamente diferenciadas; pero no son inmediatamente percibidas como tales más que por los agentes que poseen el código, los esquemas clasificatorios necesarios para comprender su sentido social. Así, el *habitus* implica un sense of one's place pero también un sense of other's place. (2000, p. 131)

De esta manera, el *habitus* vincula por medio de la percepción de los agentes, los elementos materiales, objetivos del campo, con su apreciación y valoración subjetiva de estos. Su posición en el campo y la confirmación de su capital simbólico a su vez aportará a la perspectiva desde la cual cada agente percibe el campo, su propia posición y la de los demás agentes en este espacio social de relaciones. Esta conformación de capital simbólico estará asociada directamente a las formas de capital social, cultural y económico, los que le conferirán cierta capacidad de agencia, entendida como márgenes de maniobra para reproducir, pero también impugnar e intentar modificar la estructura social.

En función de la práctica ciclista y el capital simbólico en disputa que opera en el campo estudiado el *habitus* es un ejercicio de socialización de la acción, de las subjetividades en juego, a la vez que una forma

de acción social preexistente, encarnada en los actores que la reproducen. De tal forma, el *habitus* condiciona además de las formas de acción de los agentes a nivel consciente e inconsciente, los esquemas de percepción que permitirá además de la acción de los agentes, de la evaluación, legitimación y valoración de sí mismos y de otros en el *campo* respectivo (Bourdieu, 2000).

En cuanto a las formas de capital, estas reflejarán la acumulación de elementos inmateriales y materiales que los agentes reconocen como valores dentro de determinado *campo*.

En La distinción (1998) el autor desarrolla un esquema de valoración en el que identifica formas de capitales económico, social, cultural. De estos, se desprende el capital simbólico, como la suma o síntesis de los anteriores capitales. Estos capitales, entrarán en juego en el campo social observado, que atiende en general a la movilidad urbana, y en específico, al ciclismo como forma de movilidad, teniendo además de diversos agentes en disputa por el capital simbólico, a agentes externos a la dinámica en cuestión (peatones, usuarios de otros ciclos, usuarios de vehículos motorizados, medios de transporte público y representantes de instituciones tales como agentes de orden y represión; principalmente guardias y carabineros).



Figura 1 Movilidad urbana en general, entendida como un marco de campo social del que forma parte el ciclismo urbano. Fuente: Elaboración propia. 2023

Bourdieu (1998) define el capital económico como el que se expresa en formas materiales principalmente por medio de dinero o patrimonio, los que en el contexto de esta investigación contemplaría la posesión de bienes materiales asociados a cada práctica ciclista. De esta forma, un bien material será reconocido como capital económico en cuanto a su valor de mercado.

El capital social (Bourdieu, 1998) se expresan en la relación de los actores con otros agentes, grupos y redes de influencia en un mismo campo. Para efectos de esta investigación, el capital social estará asociado a las diferentes formas de relaciones sociales de los usuarios de la bicicleta con otros agentes relacionados directamente al *campo social* observado.

Bourdieu (1987, 1998) desarrolla el concepto de capital cultural considerando que esta da cuenta de diferentes tipos de conocimiento referente a un tema en concreto, pudiéndose observar un tipo de capital cultural incorporado, objetivado y capital cultural institucionalizado.

El capital cultural incorporado a diferencia del capital económico u otras formas de capital, no puede ser transmitida, heredada o transferida de un individuo a otro, sino que se relaciona directamente a la aproximación de los individuos y sus familias nucleares a las diferentes prácticas “se sabe que la acumulación inicial de capital cultural, condición de acumulación rápida y fácil de cualquier tipo de capital cultural útil, comienza desde su origen, sin retraso ni pérdida de tiempo, sólo para las familias dotadas con un fuerte capital cultural.” (Bourdieu, 1987, p. 3).

El capital cultural objetivado se expresa mediante formas materiales tales como libros, revistas, fotografías y toda clase de bienes materiales que permitan un conocimiento más profundo del *campo* en cuestión (Bourdieu, 1987)

Bourdieu (1987) reconoce una tercera forma de capital cultural, institucionalizado por medio de títulos que acrediten el capital cultural ya sea valorando la inversión económica tales como cursos, instrucción o entrenamiento pagado, o valorando la inversión de tiempo y esfuerzo; diplomas, medallas, trofeos. Este tipo de capital cultural otorga un reconocimiento de parte de algún organismo que avala y certifica cualitativa y cuantitativamente a un determinado individuo.

Finalmente, el capital simbólico se presenta como la suma de todas las otras formas de capital en tanto son reconocidas, valoradas y legitimadas en su contexto (Bourdieu, 1987). La acumulación de capital en sus diferentes formas permitirá a su vez que los individuos puedan poner en juego este capital, posicionándose socialmente de acuerdo a qué tan valorado y considerado está en un determinado contexto.

Bajo esta lógica de consumo, los bienes materiales e inmateriales son siempre valorados en su contexto cultural específico. Appadurai (2001) comenta al respecto que “puesto que el cuerpo es uno de los ámbitos más íntimos en el que se llevan a cabo las prácticas de reproducción, también es un sitio ideal para la inscripción de las disciplinas sociales.” (p.82). El autor (2001) destaca el hecho de que el consumo de bienes materiales e inmateriales obedece en ciertas prácticas corporales a procesos de habituación, en el que los agentes que detentan un mayor capital simbólico (Bourdieu, 1987), marcarán las pautas de valoración de estas prácticas por sobre quienes detentan una menor acumulación en proporción de capitales.

Las prácticas de consumo cultural desde esta perspectiva hablan de un *habitus* encarnado en los cuerpos que imitan o personifican dicha práctica, y que comprometen su tiempo y medios en reproducir los elementos que permitirán reconocerse en ese *habitus* (Appadurai, 2001). De esta forma, lo material (u objetivable) dialoga con aspectos materiales (y subjetivables) en la producción y reproducción de las prácticas de consumo cultural (Bourdieu, 1995).



Figura 2 Representación del campo social específico del ciclismo urbano. Fuente: Elaboración propia. 2023

En esta representación, se pueden observar los elementos en cuenta que hacen de este fenómeno un campo social con los elementos tratados por Pierre Bourdieu, y del que forman parte fundamental, las distintas formas y expresiones de capitales, de tal forma que el habitus ciclista, que reproduce, recrea y crea al mismo campo, nos permitirá identificar y trabajar con las formas de capitales en función de la identificación de un capital simbólico asociado al ciclismo urbano.

2.2 Lefebvre, Harvey. Derecho a la ciudad

Entenderemos el concepto del derecho a la ciudad de Lefebvre (1967), como la capacidad de crear un espacio urbano común para habitar y relacionarse. El autor (1967) además destaca que el concepto se posiciona como crítico a una ciudad que mercantilice la vida urbana mediante la privatización de los espacios, la segregación o el consumo como motor de la ciudad.

Berman (1989) comentaría la diferencia entre el Ser moderno y el entorno moderno, siendo el primero un ser humanista, capaz de crear, y sin embargo, incapaz de frenar el ímpetu del desarrollo y de su propia creación. En el espacio urbano, el destruir una configuración urbana premoderna y construir una nueva no es suficiente, sino que eventualmente, la técnica supera a sus versiones anteriores y no permite la permanencia romántica de las cosas. En los espacios de socialización, el cambio fueron los espacios de tránsito, y posteriormente las autopistas que segmentaron y redujeron los espacios de socialización e interacción entre los transeúntes. En tales espacios, la forma de reclamar el derecho a la ciudad es resignificar los espacios destinados a los automóviles.

Desde la perspectiva de Harvey (2013), el derecho a la ciudad, no tiene una definición por sí solo, por lo que este concepto se asocia a significados que dependen de quién lo dote de sentido y contenido. Sin embargo, desde la perspectiva del autor, en contextos urbanos cada vez más densos en cuanto a su demografía y complejos en cuanto a los tipos de relaciones sociales que exige, el concepto no puede descansar solo en reconocer un síntoma de deterioro de la vida social, sino que debe plantearse como una reivindicación que proponga una re significación de los espacios públicos de esparcimiento, de creación y de movilidad.

En este sentido, el derecho a la ciudad, como derecho a usar al espacio, y entre ellos, los espacios de movilidad, se constituye como un acto político.

En *Ciudades Rebeldes* (2013), Harvey indica que “la ciudad tradicional ha muerto” (p. 13) haciendo referencia al desarrollo tecnócrata, el triunfo del capitalismo y del formato de ciudades que este modelo de sociedad conlleva, en las que se prioriza el carácter del espacio público con fines funcionales a la explotación; un uso mayoritariamente productivo y comercial en sus dinámicas, en contraste con una marginalidad para el esparcimiento, recreación y disfrute de la vida en sociedad, lo que eventualmente genera resistencias y disputas entre quienes detentan el poder y el grueso de la población que no se ubica en una posición de privilegio.

Esto nos permite entender la disputa por el espacio como el reconocimiento de una problemática que afecta a todos los involucrados en tal disputa, y que por medio de diferentes mecanismos formales

(avances legislativos) o informales (manifestaciones ciudadanas, marchas, protestas) buscan modificar y reconfigurar las dinámicas de uso del espacio público de movilidad.

La ciudad, desde la perspectiva de Harvey (2013) está para ser vivida en parámetros que permitan comodidad, pertenencia y se conecte con el estilo de vida de sus ciudadanos, adaptándose a las necesidades y ritmos que esta población requiere. Lo contrario significaría torcer las necesidades de esta población desde una interpretación de la ciudad unilateral, desde el poder concentrado por minorías política y económicamente hegemónica.

La disputa por la ciudad permite destacar la divergencia entre posiciones y proyectos opuestos, a la vez que resalta la convergencia entre las posiciones comunes, que en este caso se mueven hacia una ciudad a escala más incluyente y humana.

El derecho a la ciudad se manifiesta como una forma superior de los derechos: derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la obra (a la actividad participante) y el derecho a la apropiación (muy diferente al derecho de propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad. (Lefebvre, 1978, p.159)

En este escenario urbano en el que se confrontan posiciones Harvey (2013) plantea que el derecho a la ciudad debe expresarse:

...no sólo como un derecho a lo que ya existe, sino como un derecho a reconstruir y recrear la ciudad como un cuerpo político socialista con una imagen totalmente diferente, que erradique la pobreza y la desigualdad social y que cure las heridas de la desastrosa degradación medioambiental. Para que esto suceda habrá que interrumpir la producción de las formas destructivas de urbanización que facilitan la perpetua acumulación de capital. (p. 202)

El generar una línea de acción basada en un proyecto compartido es lo que de alguna forma previó y definió Lefebvre en *el derecho a la ciudad*, asumiendo que la proyección de la idea de Ciudad poseía un carácter prospectivo, es decir, proyectado hacia el futuro, haciendo hincapié en la importancia de la acción, la participación y la apropiación del espacio.

2.3 Auge; No lugar

Marc Augé (2008) desarrolla el concepto de *no lugar* para referirse a espacios públicos de anonimato, construidos con un propósito de consumo, tránsito o de baja permanencia principalmente entre desconocidos. Estos espacios a la vez son capaces de ser construidos y reconstruidos simbólicamente por medio de códigos aprendidos, compartidos y hasta cierto punto convenidos por los diferentes actores que coinciden en este caso, en espacios de tránsito o movilidad.

De esta forma, espacios de anonimato que podrían identificarse o preconcebirse como *no lugares*, pueden finalmente comportarse como lugares antropológicos en cuanto incorporan elementos identitarios, reconocen una historia común, o propician formas de relaciones entre los individuos.

2.4 Huizinga, Caillois; Juego

Huizinga (2007) desarrolla el concepto de juego como un mecanismo presente en la formación de la cultura como la conocemos, otorgándole importancia al juego como “meta lenguaje” al considerar sus dos principales características; el juego es representación, vale decir, se ficciona un hecho que se reconoce por sus participantes como “irreal” en tanto no responde a una necesidad inmediata sino recreada, y expresa una lucha o esfuerzo al elevar la intención con la que se desarrolla la práctica como tal, lo que se puede ver reflejado principalmente en la auto-superación o la superación de otros. Junto a lo anterior, el autor destaca el carácter voluntario del juego, lo que legitima su carácter constructivo de los vínculos y lazos sociales. En oposición a lo anterior, el jugar obligado, implicaría en términos simples, la supresión del goce y limitaría la capacidad constructiva del juego a nivel social. En tal caso, el juego al plantearse como un hecho social coercitivo o normativo del comportamiento de los individuos se convierte en una institución, y por lo tanto podría eventualmente, caer en una crisis de legitimidad.

Destacando el sentido lúdico del juego, Caillois (1986) identifica dimensiones del juego según el contexto de este, y las características del mismo. Define en primera instancia dos categorías; *Paidia* y *Ludus*. La primera asociada a la diversión visceral, la emotividad infantil del goce en el juego, el segundo siendo resultado de la creatividad y la capacidad de convenir en reglas y mecanismos más complejos que definan la forma y objetivos del juego. Tomaremos cuatro categorías del concepto de juego *ludus*; *Agon*, *Alea*, *Mimicry* e *Ilinx*.

El *Agón* se presenta como juegos principalmente competitivos, en los que abunda el esfuerzo -agónico- que puede ser singular o medido frente a uno o más contendientes. *Alea*, en el que se presenta fuertemente el azar, lo aleatorio, reforzando el vértigo y la incapacidad de ejercer control sobre el asunto mismo del juego. *Mimicry*, presenta el juego como un acto performativo en el que se genera una suerte de alter ego por medio de roles que pueden o no ser acompañados de indumentaria específica (disfraces, máscaras, uniformes, personificaciones específicas). *Ilinx* como otra forma de juego vertiginoso, pero asociado al riesgo físico, velocidad o altura ligado a lo que podríamos asociar a una pulsión de muerte (Caillois, 1986).

III MARCO METODOLÓGICO

Para investigar los criterios de valoración involucrados en la elección de la bicicleta como medio de movilidad en las comunas de Santiago y Providencia utilizamos como conceptos centrales las formas de capital de Pierre Bourdieu (1987, 1998, 2000) y por consiguiente, la metodología de investigación contempla elementos del desarrollo teórico estructuralista constructivista del autor utilizado para abordar los campos sociales.

El fenómeno investigado requiere de un diseño no experimental en tanto que observamos el fenómeno en su forma natural para su posterior análisis sin opción de controlar o manipular sus variables (Hernández, 2014).

La muestra con la que trabajamos es no probabilística, puesto que el fenómeno a tratar no puede escoger una muestra al azar, sino que debemos considerar ciertas características que representen el fenómeno del

ciclismo urbano en un contexto de transporte por medio de casos expresados más adelante en nuestra investigación. A su vez, el enfoque de la investigación es mixto, lo que nos permitió obtener información cuantitativa y cualitativa del fenómeno en cuestión.

Para efectos del fenómeno tratado, el enfoque cuantitativo no es suficiente para describir y analizar el fenómeno por sí solo, puesto que dadas las características de nuestro marco conceptual, el análisis realizado requiere de la imbricación entre elementos objetivos, observables, cuantitativos, y elementos subjetivos y de tipo cualitativo.

El tipo de investigación es descriptivo en tanto que analiza un fenómeno considerando cómo se manifiestan y reconocen sus componentes. En el desarrollo de la investigación se propuso identificar y caracterizar los hechos que dan pie al fenómeno (Vásquez, 2005).

Desde el desarrollo teórico y conceptual de Bourdieu (1987, 1998, 2000), es necesario tener presente que los componentes y elementos que consideramos para analizar el fenómeno del ciclismo urbano como práctica de transporte deben en primera instancia, dar cuenta de elementos tanto objetivos (materiales observables, descripciones) como subjetivos (elementos simbólicos presentes en su conducta observable, percepciones, relatos).

Para lograr lo anterior, nuestra estrategia metodológica considera la definición de nuestra población objetivo de la investigación, siendo en este caso, usuarias y usuarios de la bicicleta mayores de dieciocho años, que utilizan este medio como medio de transporte (no excluyendo a quienes además utilizan la bicicleta con fines recreativos, deportivos o laborales) que transitan por las comunas de Santiago y Providencia. La observación nos permite conocer el comportamiento y las formas de relacionarse entre los distintos agentes, y con el entorno. Sin embargo, la realización de las entrevistas nos permite obtener información de primera fuente para profundizar en la caracterización demográfica de nuestra muestra y su posterior análisis.

La muestra de nuestra investigación es no probabilística, considera un muestreo intencional de; ciclistas mayores de 18 años, que utilizan la bicicleta como medio de transporte, que transitan por las comunas de

Santiago y/o Providencia. Dadas estas características, podríamos hablar de una muestra que pretende ser representativa del fenómeno que estamos atendiendo “suponen un procedimiento de selección orientado por las características de la investigación, más que por un criterio estadístico de generalización. Se utilizan en diversas investigaciones cuantitativas y cualitativas.”(Hernández et. al. 2014, p. 189).

Las técnicas e instrumentos de recolección de la información empleadas consideran formas de observación participante y no participante. En el caso de la observación no participante, se realizaron desde puntos de vista estáticos, en el que se observó el comportamiento de las y los usuarios de la bicicleta, sus dinámicas de relaciones, códigos de comunicación, comportamiento vial permitiéndonos posicionarnos al margen del fenómeno observado y estimar la presencia (o ausencia) y frecuencia de estos elementos por parte de las y los ciclistas observados.

Lo anterior se complementa con observación participante, posicionándonos dentro de la propia movilidad, permitiéndonos interactuar in situ, tanto con otras y otros usuarios de la bicicleta, a la vez que con otros individuos (agentes) que participan en el sistema de movilidad urbano; peatones, usuarios de otros medios de movilidad motorizados y de tracción humana.

El instrumento que desarrollamos para la recolección de esta información fue una pauta de observación elaborada a partir de nuestras primeras exploraciones en terreno, lo que nos permitió identificar de plano algunos elementos a considerar para el tratamiento del fenómeno. En acercamientos preliminares y exploración del fenómeno, se identificaron diferentes puntos de observación de los que se definieron veintiún espacios estratégicos que nos permiten dar cuenta de dinámicas de valoración del ciclismo en espacios de movilidad, esparcimiento e inmovilidad ligada al ciclismo urbano.

Se realizaron 48 entrevistas a usuarias y usuarios de la bicicleta. De estas, 18 fueron conversaciones libres y entrevistas no estructuradas para explorar el fenómeno en una primera etapa, y para indagar en algunos puntos ya avanzada la investigación. La pauta que nace de las observaciones y de las primeras entrevistas libres se aplicó en 30 casos, con el objetivo de recoger información pertinente al tema de investigación, recabando en la percepción de las propias prácticas ciclistas de los actores, la percepción del ciclismo urbano como práctica general, de transporte en lo específico y la percepción del contexto legal y de

políticas públicas ligadas al ciclismo urbano. Se escogieron casos que buscan representar las características demográficas observadas en los espacios de movilidad.

El carácter menos restrictivo de este tipo de entrevistas permite que los actores consultados puedan articular bajo sus propios conceptos su punto de vista frente a un tema, permitiendo contar con diferentes perspectivas que podrán afirmar o contradecir las hipótesis durante el proceso investigativo (Hernández, 2014).

La información recolectada por medio de la observación participante y las entrevistas efectuadas se analizó identificando categorías relacionadas a nuestros objetivos de investigación, de forma que realizaremos un análisis descriptivo, que cuenta con la revisión de casos y citas en palabras de los propios entrevistados, y análisis interpretativo, en el que se considera la deducción en base a la experiencia a lo largo de la investigación.

El primer paso en el tratamiento de la información y nuestro análisis considera la caracterización demográfica de las y los usuarios de la bicicleta en las comunas de Santiago y Providencia. Para ello, se recurrió a las observaciones y notas realizadas en terreno, las cuales a su vez se contrastó con la información primaria obtenida por medio de las entrevistas realizadas.

La segunda etapa de nuestro plan de análisis indaga en las características físicas, dinámicas de movilidad en el entorno urbano, es decir, el escenario, valiéndonos para ello de la información obtenida por las observaciones no participantes y participantes. Con ello, se pretende dar cuenta de algunas conductas relacionales, el posible uso y manejo de códigos de movilidad.

En tercer lugar, describiremos los principales tipos de bicicletas, indumentarias y accesorios utilizados por las y los ciclistas en las comunas de Santiago y Providencia identificarnos por medio de la observación participante y no participante. Esta información nos permite identificar elementos materiales que expresan formas de capitales propias del análisis de Bourdieu (1998).

De lo anterior, se desprenden la identificación de prácticas ciclistas que coexisten con el transporte en bicicleta, tales como prácticas ciclistas urbanas de carácter deportivo o recreativo que consideran también dinámicas de transporte.

En quinto lugar, se analizaron las entrevistas realizadas buscando identificar elementos puestos en valor y que expresen formas de capitales presentes en el ciclismo urbano de transporte. Para llevar a cabo el análisis de estas dinámicas de valoración y posicionamiento se recurre a notas de campo en diferentes contextos de uso de la bicicleta, en contraste con la autopercepción de los entrevistados, junto a su percepción de otras(os) ciclistas urbanos.

El punto anterior, también nos permite describir las formas de interacción entre las y los ciclistas urbanos en los espacios de movilidad, lo que refleja la presencia y formas en que se expresan las formas de capitales dentro del campo social que constituye el ciclismo urbano de transporte.

Finalmente se realiza un análisis de discurso de las y los entrevistados, permitiéndonos triangular la información resultante con los resultados de la observación para finalmente llegar a algunas conclusiones de nuestra investigación, e intentar con ello responder nuestra pregunta de investigación.

IV MARCO DE EXPOSICIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

4.1 Caracterización demográfica.

Con base en las observaciones podemos caracterizar a las y los usuarios de la bicicleta en relación a su sexo y edad estimada.

Sexo: la proporción observada fluctúa entre el 25- 35% de mujeres, frente a un 65- 75% de hombres, pudiéndose expresar una mayor diferencia entre estos los días de semana (hábiles), y reduciéndose los fines de semana en contextos de usos recreativos de la bicicleta.

Edad: las observaciones realizadas nos permiten situar a las y los ciclistas desde los 20 a los 50 años aproximados, sin embargo, la media estimada se encontraría entre los 25 a 35 años.

Los siguientes datos corresponden a una segunda etapa en la caracterización, en donde además de realizar las observaciones in situ del uso de la bicicleta nos relacionamos de forma directa con usuarios de la bicicleta por medio de conversaciones libres y espontáneas (más de 45 ciclistas consultados) en una etapa exploratoria, y posteriormente seleccionando 30 casos para la aplicación de entrevistas semiestructuradas.

Con base en estas entrevistas, podemos precisar que el rango de edad de estos ciclistas fluctuó entre los 21 a 40 años, con una media de 28 años de edad.

En cuanto a la proporción de género entre las y los ciclistas entrevistados resultó en que de 30 entrevistas, 8 correspondieran a ciclistas que se definen como mujeres, correspondiendo a un 27% aproximado, mientras que 22 ciclistas definidos como hombres corresponden al 73% de la muestra.

En ambos casos, pudimos acercarnos con la muestra a una representación proporcional del género y rango etario observado previamente.

A lo anterior, las entrevistas nos permitieron acceder a información más precisa para complementar una caracterización demográfica en cuanto a nivel de estudios, ocupación y comuna de residencia. De los casos consultados podemos decir que:

Nivel de estudios: 24 de las y los ciclistas ha cursado estudios superiores, mientras que 4 poseen estudios de nivel superior incompletos, y 2 casos correspondían a estudios de nivel medio como última etapa de formación.

Ocupación: La ocupación de gran parte de los ciclistas obedece a su área de formación y nivel de instrucción, generalmente desempeñándose como profesionales en su área de estudios.

Comuna de residencia: 14 de las y los entrevistados residen en las comunas atendidas en esta investigación. De lo anterior, 9 corresponden a ciclistas residentes de la comuna de Santiago y las 5 restantes a Providencia. Del resto de casos, se entrevistó a ciclistas residentes de comunas dentro del

cordón de Américo Vespucio y 12 fuera del cordón de Américo Vespucio buscando con ello, representar el uso de la bicicleta en diferentes instancias y distancias.

En la Figura 3 Podemos apreciar el gráfico que representa las comunas de residencia de las y los entrevistados, mientras que en la Figura 4 ya podemos observar la ubicación geográfica de las y los ciclistas entrevistados, pudiendo dar cuenta que mayoritariamente corresponden a individuos que provienen del sector oriente y medio de la región, tanto en la zona centro como el sur de esta.

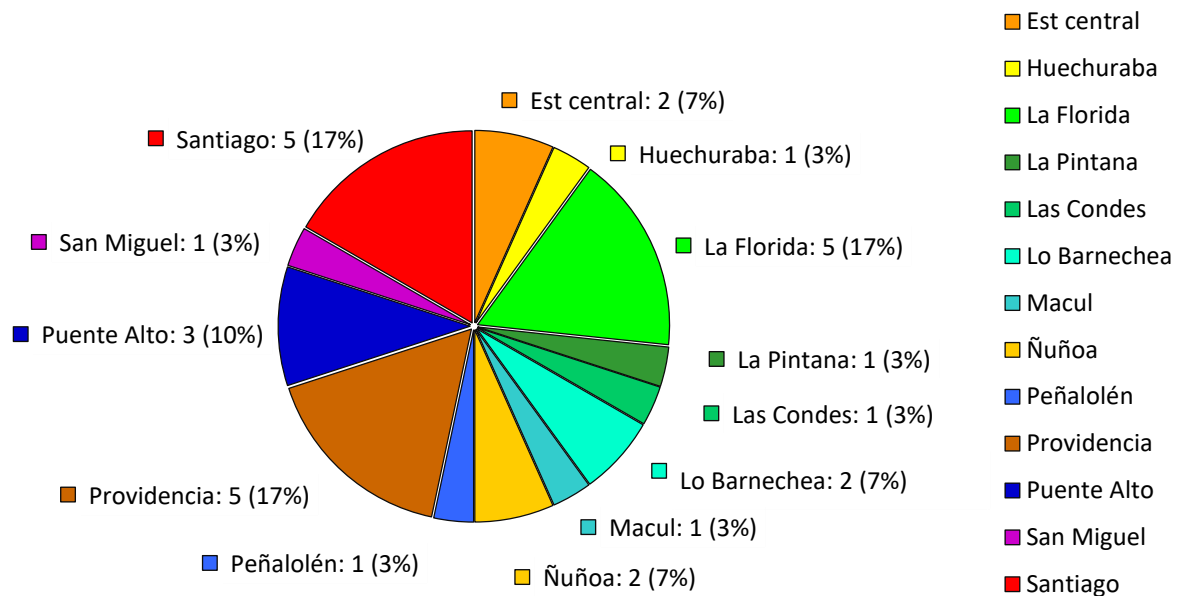


Figura 3 Gráfico de entrevistados por comuna cantidad y porcentaje. Fuente: Elaboración propia. 2023

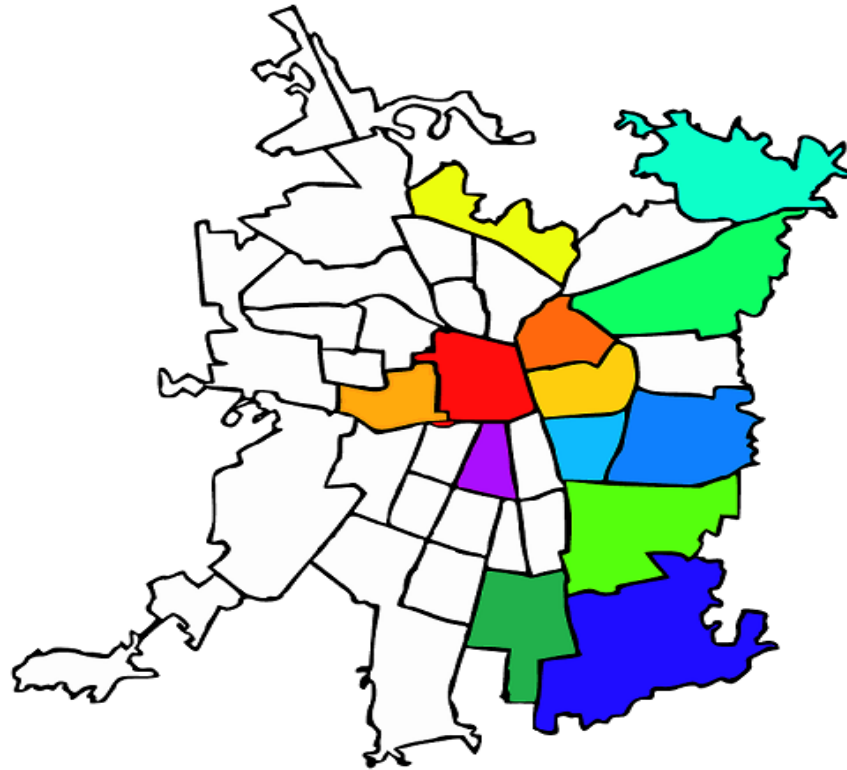


Figura 4 Mapa de Región Metropolitana según distribución de entrevistados por comuna de residencia.

En la Tabla 1, podemos observar que las mayores distancias recorridas por las y los entrevistados son cercanas a los 22,2km aproximados, entre la comuna de Puente Alto y Santiago/ Providencia.

Tabla 1. Distancia entre comunas de residencia de entrevistados respecto de Santiago y Providencia.

Distancia entre Comunas	Santiago	Providencia
Est. central	3,7km	9,7km
Huechuraba	10,1km	11km
La Florida	12,3km	12,1km
La Pintana	17,3km	19,2km
Las Condes	11,2km	5,4km
Lo Barnechea	20km	14,4km
Macul	9,6km	6,6km

Ñuñoa	7,8km	3,4km
Peñalolén	11,6km	7,5km
Puente Alto	23km	22,2km
San Miguel	6,2km	9,8km

Fuente: Elaboración propia. 2023

Considerando un promedio de 15Km/hr, según lo registrado en las observaciones realizadas en condiciones habituales, los trayectos de las y los ciclistas entrevistados suelen rondar entre veinte minutos a una hora de desplazamiento aproximado.

4.2 Autopercepción y adscripción socioeconómica

En las entrevistas realizadas, se consultó a las y los ciclistas sobre su percepción en cuanto a su posición socioeconómica actual de los cuales 7 casos correspondientes al 23% del total se ubicaron en clase baja, 4 casos correspondientes al 13% del total de casos se reconocieron en un estrato medio- bajo, 17 casos correspondientes al 57% de los casos se adscribió a clase media, mientras que 2 casos correspondientes al 7% se adscribieron a clase media alta. Ninguna entrevistada o entrevistado se reconoció como clase alta. (Ver Tabla 2.)

Tabla 2 Adscripción socioeconómica.

Adscripción socioeconómica	Número de casos	Porcentaje
Baja	7	23%
Media baja	4	13%
Media	17	57%
Media alta	2	7%
Total	30	100%

Fuente: Elaboración propia. 2023

Cabe destacar que se pueden observar diferencias entre entrevistadas y entrevistados que se adscriben a un nivel socioeconómico de su familia de procedencia (de la que aun forman parte, o dependen), adscribiéndose a esa posición socioeconómica, y por otro lado, quienes se adscriben a un nivel socioeconómico independiente al de su familia de origen.

Igual es medio complicado porque... yo creo que clase media, por el sector en donde vivo, por el trabajo de mi papá, pero en este momento soy carga, entonces si tuviese que decir yo, estoy como en una nebulosa todavía. (Melani S.)

Me adscribo en la clase media, porque si bien no tenemos grandes lujos o ingresos en general en mi familia o yo, tampoco estamos pasando penurias mes a mes, y porque el sector donde vivo el barrio es un típico barrio de clase media de casas pagadas con dividendos de muchos años. (Rodrigo A.)

Las principales características que las y los ciclistas reconocen en su propia posición socioeconómica son las siguientes:

4.2.1 Posición socioeconómica Baja

Las y los entrevistados coinciden mayoritariamente en que las personas de nivel socioeconómico bajo deben trabajar para vivir, haciendo alusión a que no poseen medios de producción, ahorros u otras formas de patrimonio al que recurrir. “los niveles de ingreso alcanzan solo para lo básico, sin capacidad de ahorro o viajes.” (Ratzon M.). En el caso de Rodrigo L., este destaca en su ejercicio de adscripción la calidad de trabajadores asalariados de quienes pertenecen a esta posición socio económica, en específico, de su familia nuclear “No poseo ningún medio de producción, y son todos súper asalariados en mi familia, y eso. Tampoco hay mayores recursos ni ningún capital particular. Todos dependen de su trabajo.”

También se hace mención a la necesidad de complementar ingresos en favor de una economía familiar y poseer una capacidad de consumo limitado además de calificar su nivel de ingreso familiar como “bajo” o “mínimo” en relación a las anteriores descripciones, siendo ejemplificado en un caso como la ausencia de

vivienda propia y de estudios relacionado a las deudas. “aquí en la casa somos varios, entonces varios trabajan pero si falta uno ahí como que se desmorona un poco la estructura... me sustento con lo que trabajo.” (Hernán T.). Nicole V. destaca que en su caso, “...porque a más reventar alcanza para las necesidades básicas, locomoción, comida, casa.”.

En este nivel socioeconómico se resalta la vulnerabilidad económica y social, destacando la falta de recursos fuera del trabajo propio y la ausencia de vínculos sociales que permitan mitigar esta vulnerabilidad, “Cuando fui niña mis papás, mi papá tenía el sueldo mínimo, no tenemos, mi papá no tiene casa propia, para estudiar me tuve que, mi papá se tuvo que endeudar” (Claudia O.), “Alcanza solo para vivir... solo es posible darse gustos con planificación y ahorro” (Juan T.)

4.2.2 Posición socioeconómica Media- baja

Pese a declararse abiertamente en una posición socioeconómica específica, entre la clase baja y la media baja no se aprecian diferencias sustanciales, volviendo a presentarse en los relatos la importancia de la economía familiar, mencionada como “complemento” entre ingresos o deudas, junto a una capacidad consumo limitado, vulnerabilidad en el entorno social próximo, el acceso a vivienda por medio del endeudamiento y el tamaño de las familias. Solo en un caso es mencionada la inexistencia de deudas dentro de un escenario de “suficiencia” económica, en el que el entrevistado comparte una vivienda con amistades y cuenta con una capacidad de consumo limitado, “rango de ingresos por debajo de lo que considera medio”. (Germán P.)

vengo de una familia que surge así como desde la pobreza... se conocen mis papás y luego dada una herencia y el trabajo de ambos en conjunto mezclados pueden comprar una casa, o endeudarse en una casa, en los sectores como de esta ‘nueva clase media’. (Aracelli I.)

4.2.3 Posición socioeconómica Media

En este nivel socioeconómico se adscriben 17 entrevistados (57%) según su autopercepción. Al igual que en los niveles anteriores se mencionan diferencias entre quienes se identifican con una posición socioeconómica de familia de origen y quienes se plantean en términos personales o de núcleo familiar actual.

Vengo de una familia trabajadora... bien económicamente pero a punta de esfuerzo... Quizás la gente que tiene un título profesional o universitario está un rango más arriba que mi familia... Creo que la clase media es súper trabajadora. Súper esforzada, no sé, como que siempre está ahí como que no te regalan nada y tampoco tienes mucha plata. Eso. Así como que cuesta más conseguir las cosas. (Armando N.)

Entre los casos de entrevistados que se describen dentro de una economía familiar nuclear de clase media, identificamos la percepción de cierta estabilidad económica junto con la capacidad de solventar o cubrir necesidades básicas, además de contar con la suficiente capacidad de consumo para cubrir su educación y poseer un patrimonio moderado expresado en bienes materiales tales como vivienda y/o automóviles como producto del esfuerzo y sin contar con mayores beneficios de parte del Estado.

si bien tengo o puedo optar a algunas comodidades, pero tampoco puedo, tampoco tengo acceso a gastos mayores digamos tenemos un auto en la casa, pero es de uso restringido... tenemos comodidades dentro de lo que se puede, pero igual tenemos restricciones. (Magda A.)

Sebastián B. indica que con sus propios medios, tiene “acceso a una gran cantidad de objetos o recursos a los que otra gente no tiene acceso. El lugar a donde vivo, los productos que consumo reflejan un poco la clase social a la cual pienso que pertenezco.”, al igual que Yasmín P. quien también indica que “No es baja porque tengo ingresos que me permiten vivir cómodamente... puedo pagar mi arriendo, mi comida, mis viajes, lo que sea. ¿Y por qué no alta?, porque si tuviera mucha plata podría hacerlo más aun, ¿cachai? más holgadamente.”

En el caso de quienes se plantean en términos personales o que poseen una familia propia se plantea complementariedad de ingresos con sus respectivas parejas, una capacidad de consumo que permite un estilo de vida bajo estándares que ellos consideran suficientes, a la vez que se hace mención de sus redes y relaciones sociales como parte de su estilo de vida. En ambos casos, se hace presente la estabilidad económica y la suficiencia en cuanto a la capacidad de consumo como características que exceden a la vulnerabilidad económica descrita en las clases media- baja y baja, "... puede ser por el nivel de gastos que uno mantiene... Creo que eso va muy ligado a la edad, al rango de edad. Porque y bueno, los que tienen familia y tienen niños y los que no." (Francisco R.)

En esta posición, en el caso de las personas con pareja, se menciona la actividad laboral de ambos miembros del núcleo familiar, a diferencia de generaciones anteriores en donde muchas madres son descritas como amas de casa, o personas con niveles de estudios superiores, pero que se dedicaron a labores domésticas o de cuidado.

4.2.4 Posición socioeconómica Media- alta

En la clase media- alta encontramos 2 casos correspondientes al 7%, en los que coinciden como principal característica la estabilidad económica, sin embargo en uno de ambos casos se relaciona esta adscripción a un poder adquisitivo, a una ubicación geográfica, una posición y relaciones sociales, a la posibilidad de educación privada, sin embargo, debido a las características familiares, no existía una relación de ostentación con el dinero sino de austeridad "Mi familia no acostumbraba al consumo exacerbado. Viviendo en un entorno de clase alta, y teniendo acceso a educación privada." (Constantino D.). En el otro caso, Zayén M. no desarrolla mayormente los motivos de su adscripción socioeconómica por fuera de una capacidad familiar de consumo, "...no me hace falta nada, las necesidades básicas las cubro en un cien por ciento y con poder adquisitivo restante".

4.3 Resumen del Perfil

Podemos observar que el perfil de las y los ciclistas entrevistados sugiere una edad fluctuante entre los 20 a 45 años. Geográficamente se ubican en diferentes comunas de la capital, concentrando sobre el 60% de

los casos entrevistados en comunas dentro de la circunvalación de Américo Vespucio. Debido a su ubicación, este primer grupo de usuarios de la bicicleta suele trasladarse entre 3,4km a 23km aproximados diarios.

Complementando las entrevistas, nuestras observaciones realizadas en diferentes lugares de movilidad y no movilidad ciclista, el perfil etario de las y los ciclistas concuerda con las entrevistas realizadas, fluctuando entre los 20 a 40 años aproximados. Cabe destacar que el número de ciclistas mujeres entrevistadas corresponde al 30% de nuestra muestra, sin embargo, en nuestras observaciones superaron el 40% del total observado, aumentando principalmente en los últimos dos años.

Poseen un nivel educativo igual o mayor a la enseñanza media, generalmente superando el nivel educativo de sus madres y padres, y se adscriben mayoritariamente a un estrato socioeconómico medio, considerando las posiciones media-baja y media- alta. En menor grado se describen en un estrato socioeconómico bajo y en ninguno de los casos de entrevistados se adscriben a una clase alta.

4.4 Elementos materiales

Los aspectos materiales que nos permitan identificar formas de capital desde la perspectiva conceptual de Bourdieu (1998) dentro de la actividad ciclista urbana de las comunas estudiadas son esencialmente tres; bicicletas, indumentaria y accesorios. Estos elementos materiales conforman y expresan gran parte de lo que consideraremos capital económico.

En cuanto a las bicicletas, nos enfocamos en sus características, cantidad de bicicletas por entrevistada/o, su coste monetario, usos y propósitos. Luego, en relación a la indumentaria nos enfocamos en su especificidad o no especificidad de uso ciclista, el porqué de sus usos, sus características y cualidades. En un tercer lugar consideramos los principales accesorios utilizados en las actividades ciclistas y cómo estas responden a necesidades específicas de cada usuario.

4.4.1 Bicicletas

Entre las y los 30 entrevistadas y entrevistados fueron declaradas 67 bicicletas. Entre estas podemos identificar 18 tipos diferentes de bicicletas. Algunas de estas no fueron identificadas y tipificadas por parte de sus usuarios, sin embargo, a partir de las descripciones de sus usuarias/os se pudieron identificar a qué tipo de bicicleta correspondía. En casos en los que no se pudo identificar con claridad a qué tipo de bicicleta se hacía referencia, se denominó como “otro”.

4.4.2 Características de las bicicletas

Las bicicletas generalmente son identificadas por su uso previsto; bicicleta de ruta/ ruter, Bicicleta de montaña/ MTB, esto puede variar según la especificidad de su uso según cada ciclista. En este sentido, al realizar las observaciones reconocimos principalmente bicicletas utilizadas de una forma distinta a la prevista por el fabricante, es decir que bicicletas deportivas, siendo utilizadas con un fin no deportivo, pasan a ser bicicletas de “uso commuter”, o dicho de otro modo, bicicletas que no están construidas con el propósito de ser una bicicleta de transporte diario, pero que sin embargo son utilizadas con este propósito de movilidad urbana entre hogar, trabajo o lugar de estudios.

En las observaciones realizadas observamos que en los últimos dos años el uso de bicicletas “Commuter”, concebidas con el fin de transporte urbano han proliferado.

A lo anterior sumamos la categoría de “bicicletas para deportes específicos” como aquellas bicicletas que poseen características específicas para disciplinas deportivas y que son ineficientes o impertinentes debido a tales características para un uso de movilidad urbana.

De las tres categorías anteriores; de Uso Commuter, Commuter y de Deportes específicos pudimos observar más de 400 bicicletas. De estas, observamos principalmente bicicletas de Ruta, Mtb, Gravel, Singlespeed de uso commuter, bicicletas Híbridas, Commuter, Cargo, Paseo, Bicicleta de arriendo y Tandem, las que corresponden a un uso commuter o principalmente de movilidad, mientras que bicicletas

de Trial, Polo, Street, Enduro, Cicloturismo, Bicicross y Pista tienen un uso casi exclusivamente deportivo, ya sea de carácter recreativo o competitivo.

Tabla 3 Tipos de bicicletas observadas.

Tipo de bicicleta	Porcentaje
Bicicleta de arriendo	3%
BMX	3%
Cargo	3%
Cicloturismo	1%
Commuter	9%
Commuter SS	8%
Enduro	3%
Gravel CX	10%
Híbridas	10%
Montaña	19%
Paseo	3%
Pista	2%
Polo	3%
Ruta	20%
Street	1%
Tandem	1%
Trial	1%

Fuente: Elaboración propia. 2023

En las observaciones realizadas en terreno pudimos notar que además de los tipos de bicicletas identificadas, sus prestaciones y características varían según los años de fabricación, y la tecnología aplicada en sus componentes, lo que a su vez se traduce simultáneamente tanto en diferentes costes monetarios y una valoración simbólica que puede o no guardar directa relación con su precio.

En este escenario, el coste monetario lo entenderemos como el valor de mercado de los bienes materiales, mientras que el valor simbólico reflejará valores económicos, culturales y sociales del bien material, es decir, su valor considerando factores subjetivos fuera de la lógica de mercado convencional. Un ejemplo

claro de esto son las bicicletas, accesorios e indumentaria vintage, la que pone en valor bienes que ya no se encuentran en producción, por ende, son consideradas piezas escasas, únicas, muchas veces probadas y valoradas por su rendimiento, procedencia o relevancia histórica.

Las principales bicicletas que pudimos distinguir en los espacios de movilidad urbana son aquellas de uso en Ruta o “Ruteras”, y bicicletas con características claras de bicicleta de montaña o “MTB”. A su vez, entre las bicicletas de ruta, podemos observar principalmente marcos de acero y aluminio. En estos dos materiales podemos observar diferentes calidades tanto de materiales como de construcción, observable principalmente en su geometría y en la calidad de la soldadura.

uno se mete tanto en la cleta, de repente es inevitable que si ves carbono sepas que es una inversión más cara y costosa que el aluminio, entonces como que le des un cierto valor de, como de costo asociado... porque tiene carbono... probablemente tenga más poder adquisitivo, por así simplificar. (Daniel C.)

En menor medida, se observa la presencia en aumento de las bicicletas con marcos de carbono en bicicletas de uso deportivo y recreativo. De manera muy marginal, pudimos observar bicicletas de ruta con marcos de titanio. En el caso de las Mtb el material más presente en los marcos observados es el aluminio, por sobre el acero, reservándose el carbono como un material presente principalmente en Mtb deportivo recreativo y de nivel competitivo.

Un elemento distintivo entre las bicicletas Mtb es la presencia de suspensión (amortiguación) mayoritariamente delantera y en menor medida trasera. Las bicicletas y sus componentes suelen observarse en gamas baja y media principalmente. En el caso de las bicicletas deportivas, suele observarse la presencia de accesorios específicos de su disciplina, además de contar con componentes de mejor calidad. Dependiendo del uso y disciplina específica, pueden variar el tipo de suspensión y sus características; tamaño, recorrido, tecnología incorporada.

En un segundo nivel podemos observar el uso de bicicletas de ciudad entre las que reconocemos; bicicletas de una sola velocidad (single speed), bicicletas híbridas y bicicletas commuter, las que generalmente no

poseen mayores características deportivas, sino que buscar un punto medio entre la eficiencia en el traslado (que sea rápida) y la comodidad en su uso, además de poseer precios generalmente asociados a una gama media inferior a los precios de bicicletas deportivas (como las mencionadas de ruta y Mtb de uso deportivo y competitivo). Pese a que estas bicicletas han sido diseñadas y construidas para un uso de movilidad urbana, no podríamos decir que sea el tipo de bicicleta más utilizadas para este propósito.

Según conversaciones con dueños de tiendas de bicicletas, a partir de los años 90's el mercado popularizó el uso de la bicicleta de montaña como la más óptima para enfrentar de mejor forma la mala calidad del suelo metropolitano, sin embargo, durante la última década la bicicleta híbrida, y en la actualidad la bicicleta commuter recuperan terreno puesto que "la mejor bicicleta para andar en la ciudad, es la bicicleta de ciudad, es así de simple..." (Cristóbal P.)

Entre estas bicicletas también podemos encontrar las bicicletas de arriendo de diversas marcas, las que poseen características propias de una bicicleta de paseo, pero con prestaciones de una bicicleta de ciudad de uso diario; resistente, cómodo, estable, suficientemente rápida, además de contar con accesorios incorporados tales como tapabarros, canastos frontal y/ o trasero dependiendo del modelo y luces frontales y traseras con dínamo o panel solar dependiendo del modelo.

Las bicicletas de una velocidad, como indica su nombre, no poseen cambios y se caracterizan por su simpleza y minimalismo en lo mecánico, disminuyendo con ello posibles desperfectos mecánicos y ahorrando el peso de cualquier componente extra. Están configuradas generalmente para una velocidad media, estimada entre 15 y 20 kilómetros por hora. En este formato de bicicleta reconocemos versiones de piñón fijo y de piñón libre.

Las bicicletas de piñón fijo son una versión y adaptación urbana de las bicicletas de pista (velódromo), es decir que el movimiento del pedaleo se transmite directamente a un piñón fijo en la rueda trasera, lo que obliga a un movimiento permanente de los pedales mientras la bicicleta se mantenga en movimiento.

Esta bicicleta, generalmente se asocia a movimientos contraculturales de ciclistas urbanos y bici mensajeros de Canadá y Estados Unidos con más de 30 años de existencia (Fisher, 1997), y debido a su

mecánica, requiere de gran capacidad técnica en cuanto a maniobrabilidad asociado a la velocidad, cadencia permanente, y muchas veces la popular ausencia de frenos (Fincham, 2008).

Entre las y los usuarios y defensores de este formato destacan sus beneficios “me gusta la simpleza de una fixie, amo las fixies, y la amo en el sentido de que no te deja... jamás dejas de pedalear. La máquina de movimiento perpetuo según Davinci, me encanta.” Yassmín P.

Cabe destacar que ante la ausencia de frenos, se suele desacelerar con un pedaleo más lento, o buscar el frenado más brusco o derrape, por medio del “skid”, técnica que consiste en dejar de pedalear de súbito bloqueando el movimiento con ambos pedales en posición paralela al suelo y a la vez cargando ligeramente el peso del cuerpo hacia el manubrio y la rueda delantera, produciendo una detención inmediata y por consiguiente, un derrape.

La bicicleta de piñón libre como contraparte de la anterior permitirá a sus usuarios pedalear para generar el impulso, y como en la mayoría de las bicicletas en el mercado, la bicicleta seguirá en movimiento independiente de si se pedalea o no. Este formato es menos exigente que el piñón fijo puesto que no requiere la coordinación permanente del pedaleo asociado al movimiento de la bicicleta.

Desde su popularización muchas bicicletas de una velocidad en el mercado de gamas bajas y media baja vienen con la maza trasera que permite utilizar por uno de sus costados un piñón libre, y por otro lado una corona fija que se puede escoger según el gusto del usuario brindando versatilidad en a ese formato.

Las bicicletas híbridas por su parte, corresponden a bicicletas de ruta o Mtb que han sido modificadas o adaptadas tanto por los fabricantes, como por usuarios y mecánicos para mejorar la experiencia de su uso en la movilidad urbana. Entre las principales formas de bicicletas híbridas podemos encontrar bicicletas de ruta con asientos de mayor tamaño, con tee y manubrios que permitan una posición menos agazapada, mientras que las Mtb híbridas generalmente optan por utilizar neumáticos más delgados y con diseños más planos (sin tacos o calugas) para generar menos roce con la superficie del suelo al disminuir la superficie de contacto y a la vez adherirse de mejor forma.

En un tercer nivel podemos observar bicicletas que obedecen a tendencias que no proliferaron en la movilidad ciclista urbana, tal como las BMX de uso commuter (las que se ven en muy pocas ocasiones), las bicicletas plegables (con menos presencia que en su aparente peak a fines de la década de los 2000) y las bicicletas de paseo, las que aun estando presente, se aprecian en menor medida que el resto y en aparente declive, puesto que también se encuentran en menor escala en el comercio en relación a otro tipo de bicicleta, siendo desplazadas por las bicicletas commuter, las cuales están construidas con la intención de una movilidad cómoda.

Cabe destacar que en el caso del boom de las bicicletas plegables existió una mala combinación de factores; llegaron al mercado bicicletas plegables de baja calidad que terminaban por estropearse y no contar con los repuestos debido a incompatibilidades (hoy existen marcas posicionadas y reconocidas a nivel mundial).

Es importante considerar que las bicicletas plegables están diseñadas para utilizarse en tramos relativamente cortos, sin demasiado desnivel acumulado (tramos relativamente planos) y con la posibilidad de combinar su uso con el transporte público, sin embargo, en la región metropolitana, las distancias de algunos trayectos no hace necesaria la combinación de ambos medios de transporte. Por otra parte, las características de estas bicicletas, no permiten un uso recreativo o de actividad física en diferentes condiciones, lo que limita su uso al transporte y por lo tanto, se descarta como opción para las y los ciclistas que desean bicicletas medianamente polivalentes.

En un cuarto lugar, podríamos observar las bicicletas que forman parte del abanico de bicicletas deportivas/recreativas utilizadas en el espacio público con tales fines, como las BMX, tanto en su modalidad Street como en parques de skate, o bicicletas de trials y Street trials, las que tienen un uso casi exclusivamente deportivo y recreativo, pero son ineficientes como medio de transporte en relación a otras bicicletas debido principalmente a que en su diseño la velocidad y la movilidad no es un objetivo a perseguir como elemento característico, lo que se traduce en que son bicicletas con las que se pedalea mucho para avanzar poco con una geometría inadecuada para ello.

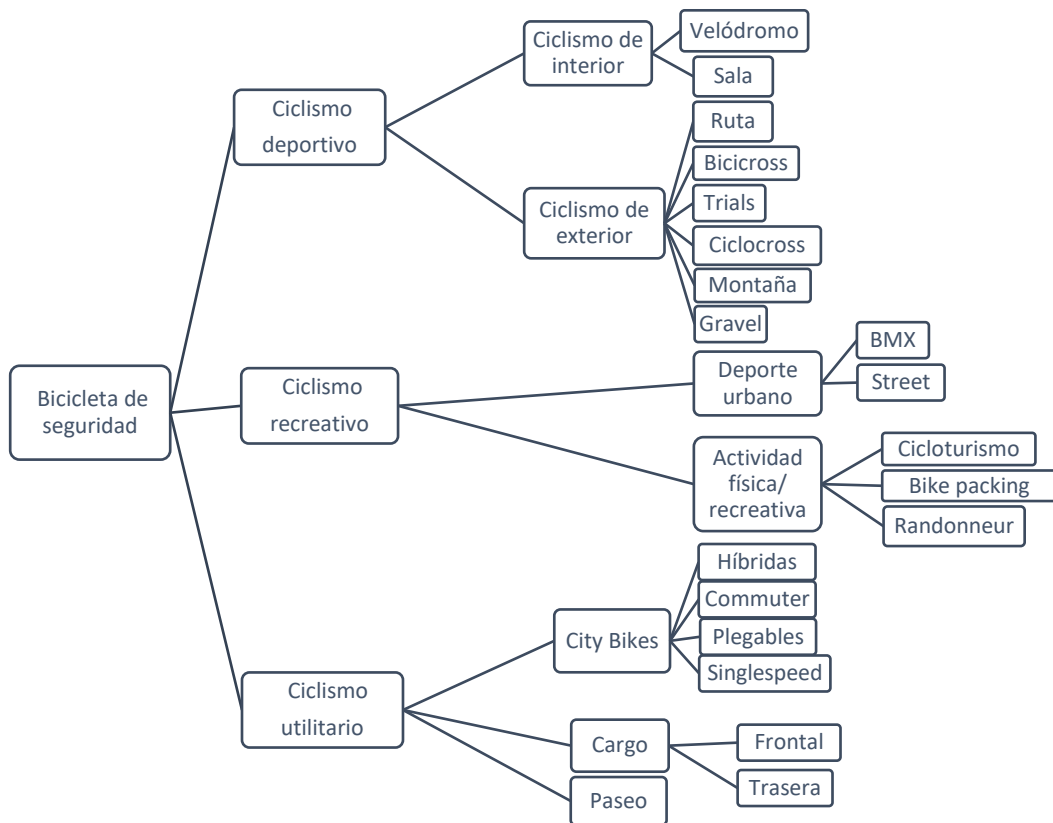


Figura 5 Esquema sináptico ciclismo. Se observa un desglose de los principales tipos de bicicletas reconocidas durante nuestra investigación. Fuente: Elaboración propia. 2023

Es necesario destacar que dentro de cada categoría y tipo de bicicletas nombrado existen subcategorías y constantemente se generan modificaciones en las características y prestaciones de las bicicletas que provienen de las tres dimensiones de uso de la bicicleta expuestas en el marco teórico; utilitario, recreativo y deportivo competitivo (Figura 5)

En cuanto a gestos técnicos observables, uno de los ejercicios primordiales de observación en el ciclismo urbano es identificar la proporción relativa entre el tamaño del cuerpo de la o el ciclista respecto al tamaño de su bicicleta, expresado en la talla del cuadro o marco de la bicicleta, y sus principales ajustes; sillín, posición del manubrio, ángulo de manillas, posición de los pies sobre los pedales y su movimiento al pedalear, es decir, la ergonomía en el ciclismo.

uno también se fija, sabe uno que hay tipos que ponen mal el sillín, mal, mal... con las rodillas... no saben ajustar la bicicleta, no saben usar la bicicleta, entonces a veces dan como ganas de pucha, pararles y decirles ‘oye, sube tu asiento, acá y acá...’ pero hay de todo, hay de todo... (Francisco R.)

Del sillín es posible estimar su posición en cuanto a altura, inclinación y avance o retroceso. La posición del manubrio se observará en su altura y largo de la tee. El ángulo de manillas, sean de estilo de bicicleta de montaña o ruta permitirá observar la posición de las manos y muñecas al sostener el manubrio. La posición de los pies sobre los pedales indicará si se está ejecutando debidamente el pedaleo, expresado también en la posición de fijaciones de las zapatillas según corresponda el caso.

Esta información adquiere relevancia en tanto es una forma de conocimiento práctico de biomecánica aplicada al ciclismo que a su vez expresa tanto formas de capital cultural como capital social. La información que entregan estos puntos de apoyo y tallas permiten apreciar la comodidad, la eficiencia y la disminución de riesgo de lesiones al utilizar una bicicleta. El manejo de estos conceptos, incluso a un nivel básico, permite que las y los usuarios de la bicicleta utilicen y estimulen correctamente los grupos musculares involucrados en el pedaleo y en la maniobrabilidad de la bicicleta, a la vez que previene lesiones propias de un uso incorrecto de estos.

Los errores más comunes resultantes del uso de la bicicleta en posiciones incorrectas observados en el transcurso de esta investigación corresponden principalmente al uso de bicicletas de una talla incorrecta que obliga a tomar una posición demasiado erguida o recostada, repercutiendo principalmente en la espalda.

Otros errores en la configuración o “seteo” de la bicicleta se suelen observar en:

- Posición del sillín; ángulo, altura y distancia respecto del manillar. Su seteo inadecuado puede resultar en adormecimiento de perineo, malestar articular de rodillas, tobillos y planta del pie.

- Posición de las manillas de freno/ cambios; el ángulo también juega un papel fundamental y puede resultar en el adormecimiento de manos, y lesiones de tejidos blandos como tendinopatías en manos, muñecas y antebrazos.
- Posición del pie sobre el pedal; el apoyo inadecuado de los pies puede generar malestares y lesiones en rodillas, o irritaciones en ligamentos de las plantas de los pies.

4.4.3 Cantidad de bicicletas

Entre las y los entrevistados, la menor cantidad de bicicletas declaradas fue una bicicleta, mientras que las personas que poseen más de una bicicleta declararon tener al menos cinco bicicletas en condiciones de uso (más otros componentes a la espera de convertirse en otra bicicleta), lo que nos permite decir que no tiene sentido dada la escala de esta investigación, trabajar con una media de cantidad de bicicletas por usuario, más aun considerando que en las observaciones realizadas es imposible observar el uso de más de una bicicleta simultáneamente.

En cuanto a las características de las bicicletas, si bien, se pudo tipificar un listado de tipos de estas, hubo ocasiones en las que las y los entrevistados no sabían cómo tipificarlas, por lo que se categorizó según las descripciones de las y los propios usuarios y el uso que se les da.

Tabla 4 Tipos de bicicletas de entrevistadas/os

Tipo de bicicleta	Cantidad	Porcentaje
Ruta	11	18%
Mtb	8	13%
Ciclocross/ Gravel	11	18%
Híbrida	6	10%
Singlespeed	4	7%
Trial	4	7%
Commuter	3	5%

Cargo	2	3%
Paseo	2	3%
Polo	2	3%
Street	1	2%
Bicicleta rentable	1	2%
Enduro	1	2%
Cicloturismo	1	2%
Tandem	1	2%
Bicicross	1	2%
Pista	1	2%
Total	60	100%

Fuente: Elaboración propia. 2023

Podemos observar que de un total de 60 bicicletas mencionadas y descritas, 11 corresponden a bicicletas de ruta, siendo las más usadas, seguidas por las 8 bicicletas de MTB y las de Ciclocross, Commuter y Gravel en crecimiento según nuestras observaciones.

Dicho lo anterior, podemos deducir de las entrevistas realizadas, que quienes poseen más de una bicicleta suelen conferirles un mayor valor más que instrumental, teniendo la práctica ciclista presencia dentro de los quehaceres cotidianos, asociado a un concepto familiarizado y denominado espontánea y popularmente como “estilo de vida” ligado al ciclismo.

yo ocupo la bici para todo, lo que no ocupo es el metro, micro para hacer cosas, la ocupo para todo, para ir donde mis papás, para ir a ver a mi polola, para jústame con ella, para salir con amigos... aunque suene ‘raro’, pero es como parte del estilo de vida, es que lo encuentro muy, muy cómodo... yo vivo en departamento, y las dos bicis duermen adentro (risas) tienen un lugar, justo en el departamento tienen un espacio ‘perfect’ que alcanzan dos bicis, que no... es como un pasillo no más, y no molestan, y ahí se quedan... no las deajo abajo en el bicicletero ni en la lluvia ni nada de eso... en la casa de mis papás cuando voy también, las deajo adentro. (Armando N.)

La posesión de más de una bicicleta por usuario suele relacionarse al uso de la bicicleta para diferentes propósitos y diferentes contextos, por lo que este “estilo de vida” asociado a la bicicleta tiene cabida en el espacio urbano, periurbano y/o de movilidad. Esta valoración y consideración otorgada a la bicicleta da cuenta de su dimensión simbólica que contempla actividades recreativas en solitario o junto a familiares, amistades y personas cercanas a su vez, afines o no al ciclismo.

De esta forma, si bien el capital económico dentro del ciclismo se expresa por medio de la adquisición y uso de bienes materiales de diverso valor, no podemos observar una relación directa entre la posesión de bienes materiales con un nivel de ingresos, debido a que por medio de las entrevistas no encontramos una relación directa entre la posición socioeconómica adscrita y la cantidad de dinero invertido en bienes materiales de uso ciclista.

Lo anterior nos permite decir que los bienes materiales presentes (el capital económico en juego) son valorados en relación a parámetros que no solo toman en cuenta el valor económico de estos bienes, sino que estos son valorados según su uso, más o menos pertinente según el contexto y estilo de vida de cada ciclista urbano. En el caso contrario, las y los ciclistas que declararon poseer solo una bicicleta, se encontraron en diferentes posiciones socioeconómicas, y le otorgan valor a sus bicicletas por el propósito que esta cumple en su rutina y estilo de vida.

Una forma de reconocer esta forma de valoración de los bienes materiales es en la inversión constante que se realiza para mantener un funcionamiento aceptable de la bicicleta por medio de mantenciones mecánicas, ajustes menores periódicos o la reposición de componentes en el caso de ser requerido. Esta inversión permanente da cuenta también de una confluencia entre capital económico, social y cultural en tanto que involucra un coste económico, de conocimientos y de involucramiento en la práctica ciclista.

4.4.4 Coste monetario de las bicicletas

Luego de identificar los principales tipos de bicicletas presentes en los espacios de movilidad observados, podemos relacionar cada uno de estos tipos a un coste monetario aproximado en el que se aprecia que mientras más específico sea su uso pretendido, su geometría, los materiales de sus componentes y la

tecnología aplicada en su funcionamiento, mayor será su precio. De igual manera, se observa esta relación de precio y calidad en los accesorios e indumentaria.

La experiencia obtenida en el transcurso de esta investigación nos permite conocer a grandes rasgos los valores estimados de los diferentes productos relacionados al ciclismo, elementos de distinción expresados en marcas, materiales, calidad de fabricación y componentes.

La capacidad de identificar elementos materiales dentro del ciclismo se percibe como una forma de capital cultural debido a que expresa manejo de información y conocimientos específicos. Este conocimiento se relaciona y potencia a su vez con el capital social en tanto es socializable.

En este contexto, es posible identificar estas formas de capital y posicionar en términos relativos a las y los diferentes ciclistas según sus características, su actividad ciclista, los elementos materiales que emplea, cómo los emplea y cuanto sabe de ellos.

Gran parte de las y los ciclistas entrevistados reconocen elementos de distinción en relación a bienes materiales y su respectivo coste monetario tales como “el tipo de bicicleta, el casco, la ropa a veces, las mismas zapatillas. Todo eso entrega información. Imagina una bicicleta que uno sabe que cuesta doscientos mil pesos y encontrarte con otra que uno sabe que cuesta arriba de un millón, dos millones, el mismo casco, etc.” (Claudia O.) sin embargo, si bien se puede estimar un valor monetario en los bienes materiales presentes, no se relaciona directamente el valor monetario de estos bienes materiales con la posible posición socioeconómica de las y los ciclistas, sino que se reconoce que una gran inversión económica puede obedecer a un mayor capital simbólico en el que la actividad ciclista implica una gran inversión independiente de la posición y los recursos que posean las y los ciclistas.

La bicicleta al tiro, la forma de vestirse, la velocidad a la que van, las zapatillas, las fijaciones... sí, se nota todo, mucho... uno se puede equivocar también... uno puede decir ‘ah, este gallo tiene mucha plata’, pero en realidad tiene todo eso apenas. (Constantino D.)

la cultura de bicicleta en general tiene bastantes casos de personas que se la buscan y la rebuscan para alcanzar ciertos componentes de calidad que harían difícil diferenciar si la persona es de alto o bajo nivel socioeconómico por la misma bicicleta. (...) incluso hay gente que no tiene grandes ingresos pero si puede uno encontrarlos con bicicletas que uno se pregunta 'chuta' ¿Cómo llegó a tener esa bicicleta?, creo que es un poco complejo quizás en el nivel que me muevo yo, si hago una visión más general te podría decir que sí, quizás sí, si veo una tremenda bicicleta de gente que no conozco probablemente diga que quizás tiene más ingresos, pero lo encuentro medio complejo. (Rodrigo A.)

De esta forma, el contar con bienes materiales de mayor valor no refleja directamente mayor capital simbólico, sino que cierta inversión económica, puede a su vez expresarse como capital económico, a su vez puede relacionado a la mayor o menor presencia de capital cultural y/o social pudiendo entender que en muchos casos la bicicleta es una inversión de individuos que no poseen gran poder adquisitivo, pero que valoran el andar en bicicleta por motivos que exceden al ahorro económico que pueda significar.

yo lo veo a través de la bici y en realidad conozco locos que son, que siempre han sido pobres, que su familia siempre ha sido muy humilde pero que son súper buenos ciclistas, y conozco también al contrario, cabros que han tenido todas las oportunidades... no marcan ninguna diferencia... (Ratzon M.)

si es mi medio de transporte tiene que ser algo de calidad. Tiene que ver con que no es cualquier cosa, no es solo moverte, es tu salud también y es tu vida, y es una actividad física, por lo tanto si andas en una mala bicicleta puedes generar un daño también, no sé, en mi musculatura, en mi postura, que va a terminar en una enfermedad posterior o si es que es mala y no sé, se quiebra el marco y me caigo mal y me entierro algo. Es una cuestión de seguridad también, es una seguridad de transporte, es un conjunto de cosas y es un menor gasto... A la larga es una inversión... es tu medio de transporte. (Aracelli I.)

Entre las y los ciclistas entrevistados, pudimos observar que quienes parecían contar con mayor experiencia en el uso de la bicicleta, a su vez contaban con un número más elevado de bicicletas, sin

embargo, en estos casos, el valor de las bicicletas no era necesariamente elevado, sino que primó la lógica de poseer bicicletas de buenas prestaciones por un precio acorde al uso que se le requiere. De esta forma, si una bicicleta busca ser cómoda o prestar una utilidad asociada al commuting, no requiere tener piezas de calidad competitiva o de lujo necesariamente.

En el caso de los accesorios e indumentaria, las y los entrevistados concordaron que la calidad de los productos generalmente se ve reflejada en el precio, pero a su vez, reconocen que existen marcas que poseen precios elevados por el prestigio que implica poseer sus productos, más no necesariamente esto puede reflejar prestaciones demasiado superiores.

En este sentido, existe una tendencia a depreciar elementos que solo se deban a su valor económico, siendo por el contrario muy valorado la posesión de accesorios e indumentaria de buena relación entre precio y calidad. Esta dinámica se suele apreciar en elementos “fetiche” tales como gorras, mochilas, lentes o componentes de lujo denominado “Challa” por su calidad de parafernalia innecesaria que solo cumple una función estética u ostentativa.

Según las observaciones realizadas podemos estimar cierto rango de valores por tipos de bicicletas, expresadas en la siguiente tabla:

Tabla 5 Tipos de bicicletas por rango de valores

Tipo de bicicleta	Rango de valores aproximados
Ruta	\$300.000 a >\$5.000.000
Mtb	\$300.000 a >\$5.000.000
Ciclocross/ Gravel	\$500.000 a >\$3.500.000
Híbrida	<\$300.000 a >\$500.000
Una velocidad libre o fija	\$150.000 a >\$500.000
Trial	\$300.000 a >\$2.000.000
Commuter	\$250.000 a >\$1.500.000
Cargo	\$500.000 a >\$2.000.000
Paseo	\$200.000 a >\$500.000
Polo	\$400.000 a >\$1.000.000

Street	\$250.000 a >\$1.000.000
Enduro	\$1.500.000 a >\$10.000.000
Cicloturismo	\$500.000 a >\$2.000.000
Pista	\$500.000 a >\$4.000.000

Fuente: Elaboración propia. 2023

Si bien el rango de bicicletas observadas suele expresar una gran diferencia de valor entre los tipos de bicicletas más populares, la mayor cantidad de bicicletas observadas en espacios de movilidad ronda entre los \$200.000 y \$1.000.000, siendo excepcional el uso de bicicletas de mayor valor y generalmente utilizadas para realizar formas más específicas de ciclismo recreativo o deportivo.

La mayor cantidad de ciclistas observados, contaban con indumentaria o accesorios específicos de ciclismo que no supera los \$100.000, pudiendo ser observado principal y mayoritariamente el uso de casco y luces, seguido de lentes, guantes y tricotas. En cuanto a los implementos no específicos de ciclismo, pudimos observar como principales accesorios e indumentaria la ropa (poleras, shorts) y mochilas deportivas.

4.4.5 Usos predominantes (utilitario, ocio, deportivo)

En los espacios de movilidad observados en las comunas de Santiago y Providencia pudieron ser identificados los principales tipos de bicicletas de uso de movilidad, debido a una mezcla de factores que consideran las características tanto de las y los ciclistas como de sus bicicletas, indumentaria y accesorios.

En este nivel de observación, es posible distinguir entre los posibles usos deportivos o no deportivo por el tipo de indumentaria, o accesorios utilizados. De esta forma, un usuario de la bicicleta que no vista de manera adecuada y transporte cargas no pertinentes a una actividad ciclista deportiva, podrá ser considerado predominantemente utilitario sin que ello implique la exclusión de estar realizando una actividad física.

Por el contrario, al observar a un usuario de bicicleta con una bicicleta de características deportivas, sumado a una indumentaria y accesorios ad-hoc reflejará un uso de la bicicleta que podría asociarse a un uso predominante de deporte o recreación.

No obstante lo anterior, la información obtenida por medio de la observación no puede llevarnos mucho más lejos a nivel de interpretación puesto que no habría forma de comprobar la intención específica de cada usuario al utilizar la bicicleta. Por este motivo, las entrevistadas y entrevistados fueron consultados acerca del que consideran es el uso predominante que le dan a sus bicicletas, arrojando los siguientes datos:

Tabla 6 Uso predominante de bicicletas.

Uso predominante	Cantidad	Porcentaje
Movilidad	21	37%
Recreación	4	13%
Deporte	2	7%
Actividad física	2	7%
Utilitario	1	3%
Total		100%

Fuente: Elaboración propia. 2023

Si bien el uso predominante de la bicicleta entre las y los 30 entrevistados es el de “Movilidad”, fue mencionado por la gran mayoría que la bicicleta difícilmente cumple una sola función, no siendo descrita con un solo uso en ninguna entrevista, y por el contrario, se mencionó en orden de prioridades, los diferentes usos de la bicicleta. De esta forma, podemos encontrar que el 93% de las y los ciclistas entrevistados reconocen utilizar la bicicleta con fines de “Movilidad”, el 73% reconoce un uso de “Actividad física”, un 46% mencionó “Recreativo”, 26% mencionó un uso “Deportivo” y solo un 10% mencionó darle un uso “Utilitario” a la bicicleta.

en la actualidad es mi medio de transporte hacia mi trabajo. Un tiempo fue con lo que yo trabajaba, también estuve unos meses trabajando de bikemessenger... En algún momento

participaba de carreras como 'alleycat', carreras más clandestinas, cuando estaba como recién ingresando, cuando descubrí la velocidad... pero mi uso principalmente es de medio de transporte y de diversión. Siempre va a ser como recreativo. (Aracelli I.)

creo que estoy como en el grupo de ciclistas que lo ocupo como medio de transporte harto y también deportivamente. Ando hace harto tiempo y ahora tengo dos bicis; tengo una de ruta y una 'singlespeed'... yo ocupo la bici para todo, lo que no ocupo es el metro o micro para hacer cosas, la ocupo para todo, para ir donde mis papás, para ir a ver a mi polola, para júntame con ella, para salir con amigos de repente a andar en bici, ando todo el día... (Armando N.)

igual es como una mezcla de todo... me transporto (hasta) con lluvia, de noche, pero a la vez me recreo, a la vez trato de hacer eso con un contexto de entrenamiento, y ese entrenamiento trato de que culminen en competencias, y que tenga éxito en esas competencias entonces por eso un poco de todo, pero es más transporte y recreación que competencias, definitivamente... voy en bicicleta a todas partes entonces todo tipo de actividad yo llego en bicicleta y me voy en bicicleta, a ensayar con mi banda musical, a tocar ahora que voy al cine. (Constantino D.)

Daniel C. indica que en su experiencia, con una base importante de ciclismo de montaña y trial, el transportarse en bicicleta no necesariamente tiene que excluir el aspecto lúdico y recreativo de contar con un dominio técnico sobre la bicicleta "Cuando me voy a la pega como que estoy en modo lúdico, a pesar de que me estoy desplazando, pero así como lo más transversal yo creo que hago en la bicicleta es saltar y como dar jugo...".

Esta información nos permite comprender que reducir la práctica ciclista a un uso específico o unidimensional no refleja la complejidad del ciclismo urbano, puesto que el utilizarla con fines de

movilidad puede ser a la vez una práctica recreativa, una actividad física o una actividad de socialización no excluyentes entre sí.

De esta forma, el atribuirle un uso predominante nos permite dar cuenta de la autopercepción de las y los ciclistas, y el uso que ellos personalmente consideran predominante de la bicicleta, mencionando en muchos casos, que esta predominancia obedece a un criterio práctico, es decir que, si utilizan la bicicleta a diario para movilizarse, el tiempo total del uso semanal puede estar concentrado en un uso de transporte, sin embargo, el aspecto recreativo (o cualquier otro) puede ser el que más valoren.

4.4.6 Bicicletas de uso cotidiano

Las características de los elementos materiales que destacan en el circuito del ciclismo urbano adquieren valor principalmente por su simplicidad técnica, una relación precio calidad moderada, liviandad, resistencia y durabilidad de los componentes, la velocidad potencial según las necesidades de cada ciclista y un grado de comodidad relativa y pertinente a la modalidad de la bicicleta escogida por cada ciclista.

yo armaría la bicicleta claramente en mi tamaño Pocket, de cromo, cromoly, con una rueda con unos neumáticos más gruesos, ando con 23 actualmente, quizás 28 andaría bastante bien. Le pondría una parrillita, una parrillita delantera para poder llevar mi mochila, y cambios, sí, con cambios, me traslado igual bastante, y como te comentaba el pavimento, el estado de las calles es deplorable, y paso por pasos bajo nivel, por muchos hoyos, entonces necesito igual cambios, y porque después a la vuelta estoy cansada y necesito estar más liviana que pesada. Sí, es como una urbana, como una urbana... y ¿por qué cromoly?, porque en caso de que me pase cualquier cosa puedo reponerla y puedo mandarla a arreglar. (Aracelli I.)

Se observa que al describir una bicicleta ideal para uso cotidiano, se valoran elementos diferentes a los de una bicicleta deportiva debido a factores como su precio y con ello, la posibilidad de reponer eventualmente sus componentes, “cuando me compré mis bicicletas lo que buscaba era que fueran bicicletas livianas y fáciles de mantener” (Sebastián B.)

para mí es muy importante la liviandad, porque se nota, uno cuando se sube a la bicicleta lo nota en las aceleraciones y todo eso, y para andar en la calle es importante ser ágil (...) yo creo sinceramente que las ciclocross son una excelente opción para la ciudad, para el uso cotidiano porque tiene un neumático no tan delgado, no tanta presión, y por eso es una bicicleta más rápida aún, que la mountain bike. (Constantino D.)

Primero que sea liviana, y que sea cómoda[...] que sea de mi talla [...] que sea lo más ergonómica posible, que la empuñadura sea bacán, que el asiento sea bacán, y ese tipo de cosas, porque claro, ando tramos largos, y además trabajo haciendo repartos y cosas así en bicicleta, entonces aparte de los piques que me pego de mi casa a la pega, hay días que ando todo el día en bicicleta... (Daniel Z.)

En menor medida, se relaciona ciertos atributos de las bicicletas con un mayor coste económico, lo que a su vez se valora negativamente en una bicicleta cotidiana, implicando que una bicicleta sea lo suficientemente liviana para su precio, es mejor que una bicicleta liviana por su precio. También se mencionó el temor a que una bicicleta más cara, muy bonita o de marcas ostentosas puede ser blanco de robos, razón por la que una bicicleta de uso cotidiano, que pueda ser estacionada en espacios abiertos, sea menos llamativa debido a su estética y/o componentes.

En una bicicleta para movilizarme, primero que sea cómoda y que sea funcional, que tenga las velocidades que yo necesito, que tenga un asiento cómodo, que tenga unos buenos frenos, y que todo esto venga en un peso que sea más o menos decente para lo que yo manejo, que no sea ni pesada ni tampoco sea tan liviana, porque más liviana generalmente conlleva que sea más cara, entonces que sea una buena relación entre precio-calidad. (Matías A.)

Finalmente, las bicicletas de Ciclocross y Gravel, disciplinas que se han popularizado lentamente a partir del 2015 han ganado terreno en el entorno urbano debido a sus prestaciones, las cuales mezclan (en mayor o menor medida) la velocidad de una bicicleta de ruta y la tracción de una bicicleta de montaña.

mi bicicleta de ciclocross, que es perfecta. Es perfecta, te permite andar bien en pavimento, te permite andar bien en tierra, te permite todo en realidad para andar bien. Tiene buen desplace, tiene una buena relación de cambios, de hecho de todas las bicis que tengo es la que más ocupo, las otras son como súper específicas, pero la de ciclocross es de todo... sirve para todo. (Ratzon M.)

4.4.7 Ciclismo utilitario como oficio

Dentro de la gran variedad de ciclistas que conviven en el espacio urbano, hemos identificado principalmente tres perfiles de ciclistas con un uso utilitario de la bicicleta; carteros, mensajeros y delivery.

En los tres casos destaca el uso de la bicicleta como servicio de reparto, que comparten escenario y se diferencian entre sí dadas las características de sus respectivos formatos, el cómo las realiza y cómo se ve reflejado su capital simbólico ciclista.

4.4.8 Carteros en bicicleta

Asociados directamente en la actualidad a Correos de Chile, representan a una institución de formato tradicional que se encuentra en diversos países (con sus correspondientes instituciones de correos nacionales) como las primeras formas de mensajería y reparto. Expresan de esta forma una cultura ciclista utilitaria secular (Herlihy, 2004), siendo una de las primeros oficios ciclistas ininterrumpidos a la fecha. Esta institución, anteriormente conocida como “Servicio de correos y telégrafos de Chile” ha sabido actualizarse y conservar diferentes medios de transporte, manteniendo el formato de correspondencia en bicicleta, actualizando sus máquinas a unidades con asistencia eléctrica y canastos frontales y traseros de mayor calidad desde el año 2017.

Este oficio cuenta con un reconocimiento que deriva de un capital simbólico muy valorado en tanto forma parte del imaginario del ciclismo popular, ligando trabajo y esfuerzo físico como oficio. A su vez, se centra principalmente en la importancia del capital cultural, como un oficio que requiere el dominar una serie de códigos dentro de la propia práctica y social, reflejada en el oficio de cartero, como funcionario reconocido muchas veces debido a su relación con los territorios y las comunidades.

4.4.9 Bici mensajeros

La bici mensajería, similar al correo, corresponde a una distinción del rubro durante los primeros años de la década de los 80's del siglo pasado en Toronto y diferentes estados de Estados Unidos (Jon Fisher, 1997) en el que se asume la renovación de las agencias de correo postal por medio de un formato alternativo, en el que se ofrecía un servicio express de retiro y entrega de encomiendas por medio de una empresa compuesta por una central de comunicaciones y logística, y ciclistas encargados del reparto y mensajería.

Al igual que el correo tradicional, la bici mensajería releva el capital simbólico del ciclismo urbano utilitario, actualizándolo y mezclándolo con corrientes contraculturales urbanas alternativas (Jon Fisher, 1997), principalmente en oposición a la figura de los “yuppies”¹, además de relevar la práctica del ciclismo urbano a un estilo de vida y elemento cultural en tanto se reconoce como un trabajo u oficio que desdibuja la carga laboral convencional y que perdura como actividad de socialización y ocio (Fincham, 2008). De esta forma, la bici mensajería se expresa como un rubro que reniega del exitismo materialista convencional, mantiene un formato de trabajo menos formal, a la vez que evita los vehículos motorizados, empleando bicicletas cargo como la versión de bici mensajería que permite un mayor volumen de carga.

¹ De su acrónimo en inglés Young Urban Professional, obedece al perfil de jóvenes profesionales urbanos y con éxito económico. La película “Quicksilver” (1986) protagonizada por Kevin Bacon retrataría exactamente el paso de un joven corredor de bolsa que se convierte en bici mensajero luego de perder su trabajo.

La forma en que expresan el capital simbólico los bici mensajeros valora el capital cultural como expresión de dominio técnico sobre la bicicleta, la capacidad física acorde a la actividad, velocidad, conocimiento del plano urbano y la capacidad de planear y cumplir con los volúmenes de entregas diarias. La forma en que expresa y valora el capital social es por medio de las redes locales entre ciclistas con talleres, amistades y actividades realizadas en torno al ciclismo como estilo de vida.

En el contexto del ciclismo urbano, la bici mensajería ha crecido durante la última década como un rubro de nicho, ligado a emprendimientos cercanos a modelos de empresas tipo B con una perspectiva de vínculo social con el entorno y responsabilidad empresarial ambiental.

4.4.10 Delivery, repartidores de comida

Esta forma del ciclismo urbano como oficio se centra principalmente en el reparto de comida a domicilio, por medio de aplicaciones de smartphones², gozando de bastante popularidad en el área central de Santiago.

A diferencia de las anteriores formas de oficios ciclistas urbanos, esta no cuenta ni requiere de una base de capital simbólico ciclista para ser llevado a cabo la actividad. Esta aproximación a este tipo de trabajo obedece a una lógica de pauperización de la mano de obra, en la que no existe mayor vínculo entre empleado y empleador que la relación contractual del servicio prestado, acogándose a la flexibilidad de las leyes laborales en relación a trabajos part time, eximiendo a las empresas de responsabilidades tales como el pago de imposiciones, cumplimiento de seguros de accidentes de trabajadores, debido a que quienes se emplean en estas aplicaciones no son considerados como tales, sino que como “socios”.

Esta ausencia de capitales propios del ciclismo urbano posiciona al delivery ciclista como una contraparte a la institucionalidad reivindicadora del correo y la comunidad contracultural y emancipadora de la bici

² Aplicaciones tales como Rappi, Glovo, Pedidos ya, Bici, Uber eats.

mensajería, convirtiéndolo en una expresión instrumental del ciclismo urbano bajo una lógica neoliberal, en el que la bicicleta en su formato clásico suele ser reemplazada por bicicletas con motores mosquito (fuera de norma según la ley vigente) o motocicletas.

Desde la perspectiva de la conducta vial, se aprecia un comportamiento descuidado con el entorno social por gran parte de los ciclistas de delivery observados. Esta actitud puede relacionarse principalmente a la carencia de capital cultural en cuanto a dominio técnico de la bicicleta, como a la conducción de forma deliberadamente temeraria. En ambos casos, voluntaria o involuntariamente se observa la ausencia de códigos ciclistas y de convivencia vial con el resto de individuos independiente de su forma o medio de desplazamiento, mientras que si existe entre los mismos deliverys una relación de complicidad en la que muchas veces se saben desestimados o rechazados por el común de los usuarios de bicicletas, otros ciclos o peatones.

Producto de lo anterior, es común el observar a ciclistas de delivery rompiendo leyes del tránsito o reglas tácitas de convivencia, circulando en calzadas, aceras y ciclovías, sin respetar el sentido de las vías por las que circulan o desatendiéndolas por observar la información que les entregan las aplicaciones correspondientes en sus celulares.

Durante la realización de esta investigación se observó el roce constante entre ciclistas de delivery con peatones y ciclistas urbanos en general, pudiéndose presenciar recurrentemente las conductas antes descritas. Producto de esto, fuimos testigos de numerosos accidentes de baja y mediana gravedad, además de muchas situaciones de riesgo evitables. Frente a los llamados de atención de parte de los involucrados fue recurrente observar una respuesta burlona, restándole importancia a las faltas, e incluso respondiendo agresivamente, pese a su responsabilidad en dichas faltas.

4.5 Indumentaria

La indumentaria utilizada por las y los ciclistas observados y entrevistados nos permite dar cuenta de expresiones de capital económico, social y cultural si consideramos que estos pueden ser asociados a un valor simbólico que considera tanto su valor monetario, su valoración dentro del contexto ciclista

(valoración cultural) y dentro de las tendencias valoradas por ciclistas en un contexto de espacio y tiempo específico (valoración social). Con lo último hacemos referencia a que un elemento de determinadas características será valorado por quienes reconozcan tal valor, y por lo tanto, elementos comunes serán evaluados como tales, mientras que elementos más específicos serán reconocidos y evaluados en contextos más específicos.

Tabla 7 Indumentaria utilizada por ciclistas entrevistados.

Indumentaria	Cantidad	Porcentaje
Casco	27	90%
Ropa deportiva	19	63%
Zapatillas fijación	14	47%
Guantes	12	40%
Ropa cómoda	10	33%
Anteojos	9	30%
Ropa ciclismo	7	23%
Zapatillas de trial	3	10%
Ropa commuting	2	7%
Zapatillas de enduro	2	7%
Protecciones	2	7%
Retrovisor	1	3%
Calcetas de ciclismo	1	3%
Total de entrevistados	30	100%

Fuente: Elaboración propia. 2023

Observando los datos recogidos por medio de entrevistas, podemos inferir que el elemento que más fue mencionado como indumentaria utilizada por las y los ciclistas entrevistados fue el casco, presente en 27 de los 30 entrevistados (90%), lo que se condice a su vez con las y los ciclistas observados en los espacios de movilidad, en donde también se observó el predominio del uso del casco, en relación a años anteriores (incluso a principios de los 10's) en los que se observaba su uso en una menor cantidad.

No obstante, cabe mencionar respecto al uso del casco, que existen algunas tendencias específicas dentro del ciclismo urbano tales como el BMX (Street) y parte de quienes utilizan bicicletas de piñón fijo (Fixie) en el que el uso de este elemento impopular principalmente debido a su estética y a la incomodidad que implica su uso principalmente en el BMX. Pese a esto, los últimos años se ha observado un ligero aumento en su uso.

Podemos inferir del resto de la tabla, que a medida que los elementos son menos mencionados se puede reconocer un paralelo con lo específico de estos. Así, mientras la ropa deportiva (en términos generales) es nombrada como la indumentaria mayormente utilizada por 19 de las y los ciclistas entrevistados (63%), la ropa de ciclismo o commuting (mucho más específica) es nombrada en 7 y 2 oportunidades respectivamente, correspondientes a un 23% y un 7% del total, siendo un dato que nuevamente, puede observarse a simple vista en los espacios de movilidad. Ejemplo de estas prendas son cortavientos, calzas, primeras capas, shorts o poleras de lycra no específicas de ciclismo.

De esta forma, podemos interpretar que mientras más específico sea un elemento dentro de la indumentaria este será a su vez distintivo del resto, y será valorado por quienes posean el capital cultural necesario para captar y atribuirle valor simbólico. Ejemplo de esto sería la diferencia entre utilizar una calza común versus el uso de una con acolchado específico para ciclismo.

4.6 Accesorios

Al igual que con la indumentaria, podemos apreciar una relación directa entre los elementos de uso más común según las observaciones realizadas, sin embargo, los otros accesorios menos mencionados también pudieron ser observados frecuentemente.

Tabla 8 Accesorios de ciclistas entrevistados.

Accesorios	Cantidad	Porcentaje
Candado	24	80%
Luces	20	67%
Parrilla	5	17%

Ciclo- computador	3	10%
Tapabarros	2	7%
Mochila de ciclismo	2	7%
Timbre	2	7%
Banano	1	3%
Alforjas	1	3%
Velocímetro	1	3%
Total de entrevistados	30	100%

Fuente: Elaboración propia. 2023

En la tabla, podemos observar que los elementos más mencionados por las y los ciclistas entrevistados son accesorios de seguridad; el candado de seguridad mencionado 24 veces, y luces de bicicleta, mencionadas 20 veces, correspondiendo al 73% de los accesorios mencionados en su totalidad. De ambos podemos apreciar que corresponden a accesorios prácticos a la vez que necesarios para el uso de la bicicleta con fines de movilidad urbana.

De los candados de seguridad podemos comentar que su función básica es asegurar las bicicletas en bici-estacionamientos o lugares que cumplan este fin (postes, rejas, barandas etc.), pudiendo cumplir con su propósito dependiendo de la calidad del producto, siguiendo las recomendaciones de uso del fabricante y de la calidad del material en el que se asegura la bicicleta. En cuanto a calidades existe una amplia gama de candados de seguridad que pueden presentarse como cables de acero, cadenas de diferentes grosores y calidades, U-locks, candados plegables entre otros. Los precios pueden variar entre los \$10.000 hasta sobrepasar los \$100.000, dependiendo del standard de calidad y certificaciones que posea cada candado.

Respecto a las luces, existe también una gama de productos de diferentes calidades que oscila entre los \$3.500 hasta los \$150.000 pesos aproximados, sin embargo, tanto en el caso de los candados como el de las luces, las gamas medias se encuentran cercanas a los \$60.000, pudiendo encontrar en este rango de precio aproximado, productos de buena calidad que cumplen su cometido en contextos de movilidad urbana, vale decir, teniendo que sobresalir entre las luces de los vehículos motorizados.

Dicho lo anterior, un candado muy barato será proclive a ser vulnerado, y luces de mala calidad no cumplirán la función de hacer visible al ciclista en un entorno con alumbrado público y con vehículos con luces propias.

Cabe destacar que tanto las luces de ciclismo, como el uso del casco son elementos de seguridad reconocibles a simple vista en los espacios de movilidad urbana, además de ser considerados como elementos de seguridad de uso obligatorio según la Ley N°21.088.

Pese a que el uso del casco está considerado dentro de la legislación, existen usuarios de la bicicleta y expertos en movilidad urbana de la talla de la Embajada Holandesa del Ciclismo o la Embajada Ciclista de Dinamarca, sugiriendo en ambos casos el uso del casco, más no su obligatoriedad. Esta postura también es compartida por Carlos Melo (2019), Ex Subsecretario del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, debido a que la experiencia y el debate a nivel internacional ha demostrado que el uso del casco obligatorio genera una falsa sensación de seguridad tanto en la autopercepción de los ciclistas, como en el exceso de confianza e imprudencia de los conductores de vehículos motorizados, siendo un factor que aumenta en muchos casos los accidentes que involucran a ciclistas, además de ser considerado como un desincentivo al uso de la bicicleta (Melo, 2019).

Sobre aquello, Sagaris (2015) destacaría que:

El casco es una forma de culpar a la víctima. Es decir, 'Ah, te atropelló y te mató un auto... culpa tuya porque no usaste un casco'. ¡Qué ridículo! Como la época en que les decían a las mujeres violadas que era por culpa del vestido. Es culpada la víctima y no se asume que el entorno vial no es seguro.

El uso del resto de elementos en la Tabla 8. fueron declarados en un menor número de oportunidades por las y los ciclistas entrevistados, poseyendo en general características de uso específico, permitiéndonos deducir que los accesorios más asociados al uso de la bicicleta son elementos de seguridad, y que el resto de accesorios pasan a un segundo plano, sin embargo, reiterando la información anterior, en los espacios de movilidad se pudieron observar una serie de accesorios que excede a los mencionados en la tabla. Si

nos permitimos agregar algunos de los principales elementos observados podríamos mencionar elementos principalmente ornamentales o estéticos tales como adornos de manubrio, campanillas, prendedores, tobilleras reflectantes, stickers, bolsos de bicicleta; de manubrio, de cuadro, de sillín, entre otros.

Podemos dar cuenta de que existe una relación entre la o el usuario, su(s) bicicleta(s) y demás elementos materiales presentes que expresan de alguna forma el uso y algunos elementos que podrían interpretarse como distinciones sociales o identitarias de las y los ciclistas en tránsito. Esto permite cierto reconocimiento o identificación de las posibles prácticas ciclistas con un grado de acierto relativo, es decir, que si bien los elementos materiales presentes pueden reflejar cierta información, no son determinantes de un capital simbólico por sí solo como lo entendemos en relación a la interacción de capital económico, cultural y social.

4.7 Relación con el espacio físico

La relación que tienen las y los ciudadanos con el espacio físico sean cuales sean sus formas de movilidad, obedecen a una serie de códigos aprendidos, de ensayo constante y que se asocian a una rutina dependiendo de los espacios y lugares en el que se interactúa de manera constante con desconocidos.

En este escenario nuestras observaciones nos permitieron atender diferentes modalidades del uso de la bicicleta en los diferentes espacios de movilidad, evidenciando desde un comienzo, que no es lo mismo observar una actividad como el ciclismo urbano en un Skate park, que en un parque urbano, una ciclovía o una acera, debido a que en cada uno de estos escenarios prima alguna forma de uso del espacio según se convenga y sea pertinente, pudiendo por lo demás, advertir cuando una práctica se encuentra fuera de lugar por el tipo de bicicleta, la intención de uso o la velocidad empleada.

A lo anterior podemos agregar que no es lo mismo utilizar la bicicleta en los diferentes espacios de movilidad siendo una mujer, un hombre, niña, niño, adolescente o adulto mayor, pudiendo advertir que si bien, el ciclismo suele reflejar una transversalidad destacable, en las diferentes prácticas ciclistas predominan algunos perfiles por sobre otros.

En los diferentes lugares ya sean de movilidad o no, la/el ciclista urbano debe cohabitar con otras formas de movilidad, ya que no existen espacios de uso exclusivo para movilidad en bicicleta. Con la Ley N°21.088 (2018) se especifica que las ciclistas son de uso exclusivo por todos los medios de movilidad que cumplan con las características de un “ciclo”, definiéndolos como “vehículos de 1 o más ruedas propulsados por las personas situadas en ellos” (CONASET) sin embargo, las diferencias observables entre los diferentes “modos de movilidad” ubican a la bicicleta en una posición diferente a patinadores, skaters, scooters, unicyclos, además de las versiones eléctricas de algunos de estos debido a que existen diferencias de volúmenes, de velocidades, de maniobrabilidad, y dependiendo de la experiencia de los usuarios, pueden advertirse situaciones de riesgo considerables.

Si bien todos los denominados “ciclos” por la ley de convivencia de los modos, pueden ser empleados en espacios de movilidad bajo una serie de normas, la legislación en torno a esto se complejiza en relación a las velocidades y la irregularidad de los espacios en los que estos medios son utilizados. Por medio de las observaciones realizadas pudimos percatarnos de (lo que consideramos), las principales diferencias entre los usuarios de ciclos, y en un segundo nivel, de la diferencia entre las y los propios ciclistas.

A modo de analogía, si comparamos un automóvil deportivo con un city car en un contexto urbano regular, obedeciendo las normas y leyes de tránsito, la diferencia entre la circulación de ambos no debiese ser tan notoria; a ambos les afectan los mismos códigos de movilidad en cuanto a señalética, leyes que respetar, y entre ellas, una velocidad máxima de (y a la vez, no inferior a) 50Km/h que no debiese ser superada. En el caso de este ejemplo, existen leyes que prohíben que un deportivo circule a su máxima velocidad tanto en ciudad como en carretera.

Llevando esta comparación al caso de las bicicletas, sabemos que existe una mayor flexibilidad en cuanto al rango de velocidades para circular puesto que el motor de este medio son sus propios usuarios con sus individualidades ligadas a su capacidad física, experiencia y técnica. En este escenario, la velocidad promedio que pueda alcanzar un ciclista en plano relativo como lo son las comunas de Santiago y Providencia (sin considerar los espacios con mayor altimetría tales como el cerro San Cristóbal que evidentemente acentúa las diferencias entre las capacidades físicas de las y los ciclistas) suelen rondar entre los 15Km/h y los 25Km/h, lo que en comparación a otros modos tales como el skate o patines

difícilmente puedan equipararse, debido a que las velocidades máximas de los diferentes medios son distintas entre sí, y los ciclos con ruedas más pequeñas suelen verse más afectados por los terrenos irregulares.

En el caso de la bicicleta, los tramos con asfalto en malas condiciones o con desniveles tienen un efecto menos evidente que en los medios de movilidad restantes, lo que nos habla de las limitaciones e insuficiencia en cuanto a la inclusión que ofrece una ciudad como Santiago a otros medios distintos de los motorizados. En este escenario, considerando las dificultades y posibles obstáculos del camino, la bicicleta se observó como el ciclo más eficiente en los espacios de movilidad.

Según nuestras observaciones, la participación de otros ciclos distintos a las bicicletas se observan principalmente en ciclovías que reúnan las condiciones necesarias y en tramos de las comunas en las que la calidad del pavimento permita su uso. De esta forma, las calles con adoquines, muy accidentadas, parques o vías con maicillo simplemente son evitadas por las y los usuarios de Skates, Rollers, Scooters y Patines, mientras que las y los usuarios de bicicletas pueden (incluso teniendo algunas dificultades) sortear estos obstáculos y transitar por estos medios más irregulares.

Dicho lo anterior, es posible observar que la gran diferencia en relación al espacio físico entre las bicicletas y otros ciclos se genera en las vías de movilidad compartidas con vehículos motorizados, en donde las velocidades aumentan, requieren muchas veces ser sostenidas, y donde el margen de error es una cuestión incluso de vida o muerte. En estos espacios de movilidad a mayor velocidad, podemos plantear la hipótesis previa de que los patines, skates, scooters, unicyclos no permiten un grado suficiente de maniobrabilidad a mayor velocidad, además de carecer de un sistema de frenado que permita maniobrar de emergencia juega en contra de sus usuarias/os. Lo anterior nos permite interpretar la menor presencia de otros ciclos que no sean bicicletas de los espacios de mayor velocidad, tales como las calzadas.

Según los informes de movilidad realizados por Conaset, la velocidad promedio de los vehículos motorizados (comprende la aceleración, velocidades máximas, semáforos, detenciones y tráfico) es de 21Km/h en condiciones de flujo normales, mientras que en momentos de bajo tráfico y fines de semana sube hasta 36Km/h, mientras que la velocidad promedio de la bicicleta se sostiene cercana a los 15Km/h,

y siendo incluso señalada año tras año por estudios como el MEMT, como el medio con mejor desempeño en relación al tiempo de transporte después de la motocicleta en tramos entre 7 y 20Km, pero superándola en los tramos de hasta 7Km. En cuanto a la eficiencia energética, la bicicleta es la absoluta ganadora debido al su consumo de hidrocarburos es nulo, y la producción de CO2 provenientes de su uso es cero, en comparación al resto de vehículos que normalmente observamos en los espacios de movilidad.

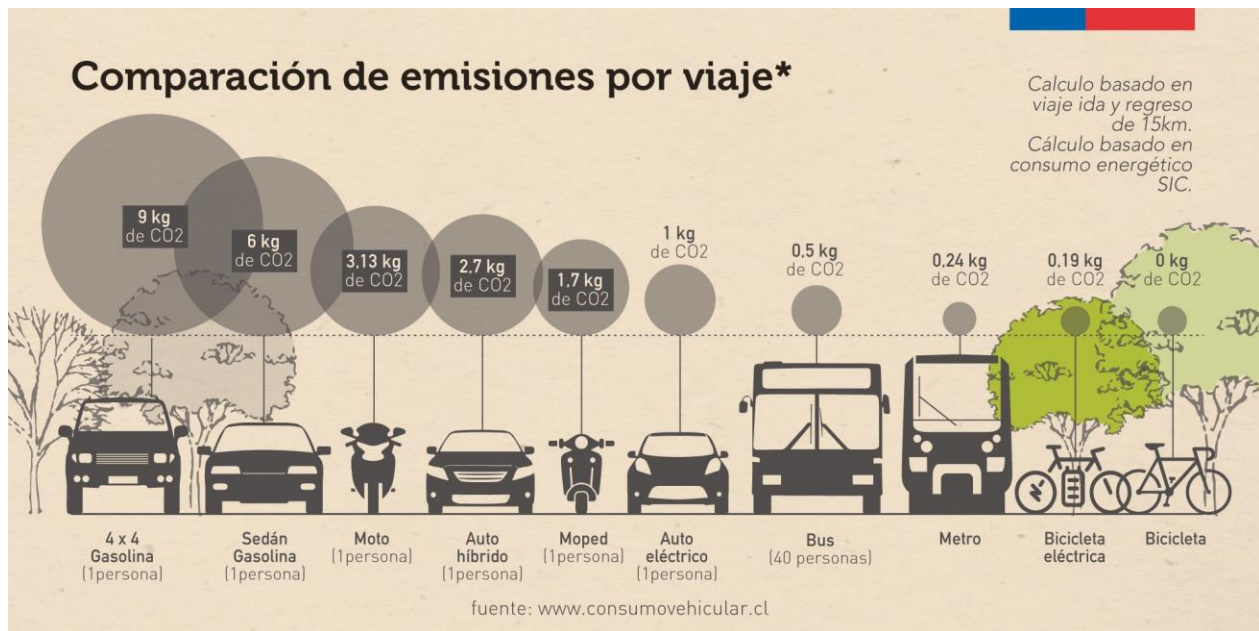


Figura 6 Comparación de emisiones de carbono por viaje. Fuente: Infografía de www.consumovehicular.cl

Teniendo en cuenta estos elementos, la relación de las y los usuarios de la bicicleta con el entorno es afectada por las distancias de sus trayectos, las características físicas variables de los espacios de movilidad entre las diferentes comunas, y según la presencia o el estado de las vías segregadas.

4.7.1 Distancias

Con base en las entrevistas realizadas, deducimos que las y los ciclistas suelen desplazarse un promedio de 18,4Km diarios acumulados, es decir, considerando la distancia entre la ida y vuelta a sus lugares de trabajo, estudios u otras actividades (Tabla 2).

Si bien esta investigación centra su atención en las comunas de Santiago y Providencia, existen muchas personas que provienen de otras comunas pero circulan a través de estas en sus viajes cotidianos. Por este motivo, en las entrevistas realizadas, separamos los trayectos realizados dentro de estas comunas, y aquellos fuera estas con la finalidad de comprender la intención de los viajes realizados; trabajo, estudio u otras actividades que puedan variar en su extensión o regularidad. Entre estos reconocimos viajes para hacer compras, realizar actividades familiares, sociales, de relajación, meditación, distensión, etc. En tales casos, las y los entrevistados evidenciaron que la forma de la ciudad, la calidad de las vías sean calles o ciclovías, áreas verdes y la sensación de seguridad cambia dependiendo de las comunas y por ende, afecta las decisiones al elegir un trayecto o ruta.

Al ser consultadas las y los ciclistas acerca de la dificultad para cubrir los trayectos descritos en cada caso, estos dieron cuenta de que la extensión de los trayectos dentro de la región no requieren de un gran rendimiento o esfuerzo puesto que la preparación, la práctica y la constancia sobre la bicicleta asegura el poder movilizarse y adecuarse al trayecto que corresponda dentro de la Región Metropolitana. Por el contrario, la desconfianza en las capacidades propias, la falta de preparación y la inconstancia podrá significar que la experiencia de movilizarse en bicicleta sea insatisfactoria o abandonada.

A lo anterior, podemos añadir que el realizar diferentes actividades con la bicicleta se valora como una forma de enriquecer esta experiencia, permitiéndonos hablar de distintos niveles de compenetración con el ciclismo, la importancia que este ejercicio cobra en la vida de cada usuario, y con ello cómo se modifica la autopercepción de un estilo de vida que incluya a la bicicleta, y que pueda interpretarse como la presencia y relevancia de un capital simbólico ciclista.

De esta forma, las distancias cubiertas en bicicleta suelen dejar de ser reducidas a llegar de un punto geográfico a otro, sino que se convierte en una actividad que suele adquirir valor simbólico de manera paulatina, permitiendo un vínculo entre las y los ciclistas con el espacio a diferentes escalas y a medida en que se hace más habitual, la bicicleta puede tener cabida en otro tipo de actividades recreativas, y de sociabilización con otras y otros ciclistas.

Gran parte de los entrevistados comentó en relación a lo anterior, que muchas veces son cuestionados por personas que no se movilizan en bicicleta debido al potencial peligro que podría conllevar el movilizarse de esta forma, sin embargo, según las estadísticas, la mayor cantidad de accidentes graves de ciclistas involucran a automovilistas. En este sentido, se observa una tendencia de parte de las y los ciclistas, de minimizar el riesgo en relación a este punto, siendo para muchas y muchos ciclistas más importante el llegar seguro a un destino que llegar rápido. El tiempo de pedaleo se valora más cuando se planifica el trayecto por recorrer en cuanto a distancias y la ruta además de su desempeño en cuanto a velocidad y ritmo promedio.

4.7.2 Movilidad intercomunal

Del total de ciclistas entrevistados, un 34% vive en las comunas de Santiago y Providencia (ver Figura 3) mientras que el 66% restante se dirige o circula por las comunas de Santiago y/o Providencia desde otras comunas de la capital para realizar sus actividades habituales.

En relación a la Figura 3 podemos comentar que si bien la conectividad entre comunas por medio de ciclovías se ha expandido a más de 370Km al 2020, no se aplica una norma o estandarización técnica sobre la construcción de estas, aun existiendo informes técnicos desarrollados por SECTRA desde hace aproximadamente una década (Presentación Evaluación Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago, 2012) o el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (Guía de composición y diseño operacional de ciclovías, 2020). Estos informes han propuesto estándares constructivos de ciclovías desde el informe “Plan maestro de transporte de Santiago 2025” elaborado el año 2013, en el que se sugería segregar el tránsito ciclista del motorizado, además de fiscalizar las ciclovías ya existentes para cumplir con estándares de calidad mínimos que brinde seguridad a sus usuario en cuanto a calidad del asfalto, pintura, demarcaciones y dimensiones.

En la actualidad, a poco más de un año de cumplirse el periodo de implementación del plan maestro de transporte podemos dar cuenta de que los 800Km de ciclovías de alto estándar proyectados distan tanto en cantidad como en calidad a lo que se ha realizado hasta la fecha, lo que implica que para mejorar

cualitativamente las ciclovías construidas en la actualidad se requeriría una reinversión en la mayor parte de la infraestructura ciclista para su adecuación y estandarización.

Uno de los problemas identificados en relación a la implementación de ciclovías es que cada municipio implementa diferentes proyectos de ciclovías con base en los presupuestos que disponen, dificultando que existan estándares compartidos por todos, y muy por el contrario, se observa nuevamente una diferencia de calidad entre las ciclovías pertenecientes a comunas con más y menos presupuesto.

Fuera de centrar nuestra atención en la infraestructura especializada para los “ciclos”, podemos evidenciar que la configuración general de las vías de movilidad en la región metropolitana está pensadas para los vehículos motorizados y habitualmente las distancias y tiempos de transporte se calculan con base en esos parámetros de estos; velocidades y tráfico motorizado.

Pese a lo anterior, la bicicleta suele permitir un ritmo menos interrumpido que los vehículos motorizados, sorteando con facilidad los atochamientos en gran parte de las vías de movilidad, exceptuando vías que dificulten el adelantamiento debido a sus dimensiones, o a horarios punta en vías específicas.

Según lo observado, pese a que existen diferencias entre los espacios de movilidad dispuestos para ciclistas en las diferentes comunas, con diferentes cualidades y características, el traslado y la movilidad entre comunas suele ser expedito al utilizar ciclovías o calzadas de dimensiones mayores, tales como avenidas y calles de dos o más carriles por dirección, permitiendo que en distancias de menos de 10Km las bicicletas mantengan su eficiencia al circular entre distintos puntos de la región metropolitana.

4.8 Vías utilizadas

Las observaciones realizadas en las vías que conforman el escenario de movilidad urbana capitalina, se llevaron a cabo como observación participante y no participante, permitiéndonos una perspectiva en primera y en tercera persona de las dinámicas en estos espacios. Identificamos las principales dinámicas en calzadas; vías destinadas principalmente para vehículos motorizados, aceras; vías de tránsito peatonal, y ciclovías; vías de tránsito de ciclos. Como cuarta vía, observamos algunos espacios de implementación

de calles de tránsito calmado, en las que se debe circular a menos de 40, 30 o 20km/h según se indique. Este último tipo de vías permite la convivencia de diferentes modos de circulación en un mismo espacio, respetando las velocidades estipuladas como principal método de prevención bajo la lógica del respeto mutuo entre diferentes usuarios y sus ritmos.

4.8.1 Calzadas

La observación participante nos permitió experimentar y dar cuenta del comportamiento de la bicicleta en calzadas con diferentes características; asfalto de diferentes calidades y condiciones de deterioro, tramos de adoquines. Fuera de las características físicas del espacio, nos relacionamos con conductores de diferentes tipos de vehículos motorizados, ciclistas y peatones.

Si bien entre las comunas de Santiago y Providencia se concentra una gran cantidad de ciclovías del total de la Región Metropolitana, existen desde luego muchas calles en las que no existe este tipo de infraestructura vial especializada, y en su ausencia las y los ciclistas suelen utilizar las calzadas como principal vía de movilidad.

En estos escenarios la mayoría de las y los ciclistas observados suelen respetar las recomendaciones de la ley de convivencia de los modos, en la que se señala que la circulación de ciclos por la calzada debe realizarse por la pista derecha siguiendo el sentido vehicular, a excepción de las calzadas que posean vías segregadas para buses, en las que se recomienda circular por la pista izquierda siempre que dicha calzada sea unidireccional, o en el caso de ser bidireccional, posea una separación física de la pista contraria.

En el caso de no presentarse dicha infraestructura separadora el sentido de dos calzadas de sentidos opuestos, las y los ciclistas podrán circular por la pista de los buses, sin embargo, según nuestras observaciones, la conducta y respeto por el espacio del ciclista que aplican los conductores de buses depende exclusivamente de su criterio.

Durante las observaciones fuimos testigos de casos de conductores que respetan el espacio de las y los ciclistas al compartir la pista, y otros casos en los que se observan maniobras de alto riesgo para las y los

ciclistas tales como adelantamientos a altas velocidades a poca distancia o en curvas, pudiendo ser testigos situaciones de riesgo en el que se evitaron accidentes por parte de ciclistas, u otros de mediana gravedad en la que las y los ciclistas fueron acorralados contra las cunetas, impactados o arrollados.

De parte conductores de vehículos particulares se observa un ánimo similar en la que el respeto por el espacio de los ciclistas es relativo al criterio de cada conductor, sin embargo, la diferencia de volúmenes entre un automóvil y un bus suele implicar un menor riesgo en tanto que existen menos puntos ciegos para los automovilistas, además de tener una mayor velocidad de reacción.

Cabe destacar que también pudimos apreciar conductas variadas dentro de las y los ciclistas observados, habiendo quienes respetan al resto de quienes transitan por las calzadas y quienes realizan maniobras más osadas, sin embargo, guardando las proporciones, una conducta agresiva por parte de conductores de vehículos motorizados puede tener como resultado accidentes de mayor gravedad o fatalidades.

En las avenidas principales; Vicuña Mackenna, L. Bernardo O'Higgins, Av. Providencia, nueva Providencia observamos habitualmente transitar a ciclistas de variada experiencia, principalmente ciclistas urbanos y ciclistas deportivos que utilizan la bicicleta como medio de movilidad. Esta diferenciación se puede apreciar al prestar atención a las aptitudes físicas, gestos técnicos y actitud que demuestran los ciclistas al realizar maniobras a mayor velocidad o al interactuar con los vehículos motorizados, ciclistas y peatones correspondientes.

Las y los ciclistas en apariencia más experimentados, suelen posicionarse cerca del centro de la pista que utilizan, disponiendo de más espacio para maniobrar la bicicleta cuando las condiciones de la calzada requieran de alguna maniobra de emergencia o evasiva. De igual forma, suelen comunicarse con los conductores de vehículos motorizados, buscando el contacto visual al realizar maniobras, anunciando dichas maniobras, gesticulando al pedir u otorgar espacio, al realizar virajes, detenciones o al agradecer algún gesto deferente de otros vehículos.

Por el contrario, se puede observar una performance menos experimentada en ciclistas que transitan de forma lineal, titubeante, cercano a las cunetas, y con una actitud que expresa inseguridad al encontrarse con obstáculos, baches, o al ser rebasados por otros ciclistas o vehículos motorizados a poca distancia.

En las calzadas es común observar prácticas de adelantamiento por parte de las y los ciclistas, quienes aprovechan los espacios existentes entre los diferentes vehículos en cuanto alguna luz roja u otra detención masiva lo permiten. Estas prácticas suelen des recomendarse de parte de la ley del tránsito, sin embargo, es una práctica habitual entre quienes se mueven en calzadas, debido a que estas maniobras permiten “ganar tiempo” mientras los vehículos motorizados se encuentran detenidos o circulando a baja velocidad, además de permite visibilizarse por quienes conducen vehículos motorizados al ir siendo adelantados.

En cuanto a la comunicación gestual antes aludida que se logra en mayor o menor medida con las o los conductores de vehículos motorizados, podemos encontrar gestos de manos, ojos y/o cabeza. Para señalar virajes se sugiere que las/los ciclistas avisen con tiempo su maniobra indicando la dirección a tomar con las manos, no obstante, esta seña puede ser dificultosa para ciclistas que no han desarrollado la destreza necesaria para retirar sus manos del manubrio en movimiento, además de considerar que la mala calidad de las calzadas afecta más a un ciclo que a un vehículo motorizado con irregularidades, basura, elementos que faciliten una caída; piedras, vidrios, metales, rendijas entre otras.

Dentro de las grandes diferencias en la forma de relacionarse con el espacio físico que tienen ciclistas y vehículos motorizados destacamos la asimetría que existe entre maniobrar una bicicleta (que pesa entre 9 y 20kgs aproximados) con todo el cuerpo en una sincronía en movimiento, mientras que los automóviles (particulares, pesan entre 800 y 3000kgs) se sincroniza desde adentro de la carrocería, posibilitando una atención diferente, con una movilidad física reducida, pero asistida con dispositivos tales como espejos retrovisor y laterales, luces de freno y viraje con lo que pueden comunicarse con el resto de vehículos y actores en los espacios de movilidad, sin embargo, al no poseer estos dispositivos, la comunicación entre ciclistas y automovilistas debe ser lo suficientemente clara para que ambos logren identificar ciertos mensajes junto a las intenciones de maniobras que pueden efectuar los ciclistas. De esta forma, es imperativo de parte de los ciclistas el aprender a relacionarse y buscar el contacto visual con los

automovilistas como parte de un código mínimo que puede permitir moverse de manera segura en espacios de mayor velocidad como lo son las calzadas.

Por parte de diferentes agrupaciones y organizaciones ciclistas se han podido observar iniciativas de campañas ciudadanas para sensibilizar a la población sobre el respeto en los medios de movilidad, sin embargo, expresiones simbólicas como la instalación de bicianimitas en lugares donde ocurren accidentes con resultados fatales para ciclistas, o la campaña de 1,5mts para adelantar, no son efectivas en tanto que la ley del tránsito en cuanto a convivencia vial es irrespetada transversalmente por los usuarios de la calzada. Por otra parte, organizaciones ciclistas han desarrollado planes de sensibilización por medio de experiencias educativas junto a empresas de buses, para que por medio de ejercicios prácticos, estos medios aprendan a interactuar.

De parte de los ciclistas, es imperativo tomar todas las precauciones posibles al circular junto a vehículos motorizados, lo que implica no solo moverse considerando lo que haga el resto, sino de visibilizarse (luces, elementos reflectantes), avisar las maniobras que correspondan, e intentar mantener o generar contacto visual con los conductores más cercano cuando la situación lo amerite, “[circular por la calzada] ¿es más peligroso?, sí, hasta cierta medida. Cuando ya empiezas... ya sabes andar, vas a andar más visible, vas a entender cómo funciona el tráfico...” (Aracelli I.)

Las y los ciclistas entrevistados compartieron su impresión en referencia a circular en espacios de movilidad compartidos con vehículos motorizados, destacando que si bien la calzada es la vía más común, también es la que genera mayor temor, y en la que hay que moverse con mayor precaución.

Principalmente las calles... sí, calles, al lado de los autos, porque tiene que ver con que en Chile no existen y lo digo como “Chile”, una ciclovía o una cultura de ciclo vía o ciclo bandas. Han aparecido muy parcialmente y siempre terminan en nada, muy mal hechas, siempre atravesadas por algún árbol, poste, término de alguna calle que no lleva a ningún lado. Si no están ni siquiera conectadas. Prefiero andar por las calles porque yo me muevo, es mi medio de transporte. Si quiero andar paseando, me voy a pasear, y me voy al cerro y me voy a pasear ¿cachai? Tiene que ver como con una cuestión de velocidad, con

agilidad, con que están mejor las calles para poder andar, con espacios... ¿es más peligroso?, sí, hasta cierta medida. Cuando ya empiezas... ya sabes andar, vas a andar más visible, vas a entender cómo funciona el tráfico... (Aracelli I.)

4.8.2 Aceras

Una de las modificaciones a ley de convivencia de los modos fue la incorporación de excepciones que permiten en determinadas circunstancias que las y los ciclistas puedan utilizar las aceras como vía de movilidad. Cabe señalar que este tópico específico genera ruido en las comunidades ciclistas y divide las opiniones notoriamente entre quienes consideran que las calzadas y ciclovías son las únicas vías válidas para el tránsito ciclista, y quienes consideran que existen ocasiones y situaciones que ameritan su uso.

Quienes no tienen una posición clara al respecto suelen reconocer que la bicicleta no funciona ni presenta las mismas dificultades para todas y todos por igual, por lo que se comprende la necesidad de algunos usuarios a familiarizarse con la bicicleta en entornos físicos que no presenten mayores riesgos como es el caso de las calzadas, y el espacio que se comparte con vehículos motorizados. Su uso, además se suele observar en tramos que no poseen ciclovías.

Entre las y los diferentes ciclistas observados utilizando las aceras podemos identificar principalmente a usuarias y usuarios que reflejan algún grado menor de destreza sobre la bicicleta, adultos junto a menores de edad y deliverys. Cabe destacar que hay usuarios que aparentemente no se ven impedidos de utilizar las calzadas según su capacidad física, sin embargo optan por el uso de las aceras de forma deliberada.

...aún me faltan ciertas cosas porque como hace un año, dos años dejé de andar por la vereda, entonces ahora me tiro más por la calle y... pero igual siento que me faltan cosas como en señalar más con la mano porque también me da miedo soltar el volante, entonces trato como de ir frenando y señalizando hacia donde voy a doblar y ese tipo de cosas. (Claudia O.)

Pese a que las diferencias entre ciclistas pueden llevar a optar por el uso de las aceras por sobre las calzadas, para algunos detractores de esta alternativa el uso de la bicicleta en las aceras es inapelable, encontrando como principal argumento que el compartir las vías de movilidad con vehículos motorizados es un derecho señalado en la ley y debe hacerse valer, sin embargo nuevamente se hace presente la percepción de las y los ciclistas que pueden dar cuenta de que los límites de velocidad, los espacios de circulación segura y en definitiva, la ley de convivencia de los modos no se respeta al cien por ciento por parte de quienes comparten el espacio de circulación de la calzada, aumentando el riesgo de accidentes en ciclistas con menos experiencia y/o destreza física. Por este motivo, la ley de convivencia de los modos indica que el uso de las se permite en los siguientes casos:

Los ciclos podrán circular excepcionalmente por aceras adecuando su velocidad a la de los peatones, y respetando en todo momento la preferencia de éstos, cuando no exista una ciclovía y sólo en los siguientes casos:

- i. Tratándose de conductores menores de 14 años o adultos mayores.
- ii. Tratándose de personas que circulen con niños menores de 7 años.
- iii. Tratándose de personas con alguna discapacidad, como también aquéllas de movilidad reducida.
- iv. Aun existiendo una ciclovía, cuando las condiciones de ésta o de la calzada, o las condiciones climáticas hagan peligroso continuar.

En el caso de que la circulación por la ciclovía o la calzada se vea imposibilitada, el conductor del ciclo podrá utilizar excepcionalmente la acera, respetando siempre la prioridad del peatón y los vehículos que ingresen a las edificaciones o emerjan de éstas. El desplazamiento deberá efectuarlo a velocidad de peatón, alejado de las edificaciones o cierres, y si el flujo peatonal es muy alto deberá descender del ciclo.

La ley N°21088. (2018) Modifica la ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte.

Considerando lo anterior, los casos en los que pudimos ver a ciclistas circulando por las aceras fueron principalmente en zonas en las que éstas tienen dimensiones que permiten la circulación de ciclos, tales como tramos de la Av. Libertador Bernardo O'Higgins o Av. Providencia, ambas con más de tres metros de ancho en sus aceras, además de otras calles sin ciclo vías y con aceras amplias.

Cabe destacar que la circulación por las aceras es una práctica de una parte minoritaria de la población ciclista observada, y según las observaciones realizadas, se puede asociar en gran parte a los ciclistas dedicados al delivery por medio de aplicaciones (Rappi, Uber eats, Pedidos ya, etc.) en las comunas observadas.

El uso de estas vías se utiliza generalmente en combinación con ciclovías o calzadas, permitiéndonos suponer que su uso en muchas ocasiones tiene como propósito conectar estos tramos de ciclovías o calzadas, o por el contrario, evitar ciertos tramos de calzadas que generen inseguridad en cuanto a sus características físicas o las características de su tráfico en ausencia de ciclovías.

Generalmente los casos de ciclistas circulando en aceras observados tuvieron un comportamiento respetuoso que priorizó la circulación de peatones. Su velocidad estimada varió entre los 10 y 15Km/h, reduciéndola en tramos en los que circularan peatones.

Nuestras entrevistadas y entrevistados, señalaron en su mayoría preferir calzadas y ciclovías como vías de movilidad por sobre las aceras, señalando que en el caso de que la situación lo amerite, utilizarían esta vía como alternativa mas no como su principal vía de desplazamiento, y supeditándose al uso peatonal de la misma.

Si veo que no tengo mucho por donde salir, me tiro por la vereda. Prefiero... prefiero ir más lento, pero más cómodo... Es como mucho más lenta, y voy como, no voy sentado, voy parado para que me vean, voy como a una altura, o sea, a mayor altura que los demás, y trato de ir lento, no molestando a la gente si hay alguien que va no sé, caminando lentito, no me lo paso así como por el costado como para que no se dé cuenta, prefiero pedirle

permiso, para que te vean, porque también la gente se asusta cuando pasas por el lado de ellos... (Armando N.)

4.8.3 Ciclovías

Este tipo de vía corresponde a tanto a las rutas destinadas al uso exclusivo de los ciclos, como a las compartidas entre ciclos y peatones.

La incorporación de las ciclovías en los espacios de movilidad se remonta a la primera década de los dos mil, respondiendo a las necesidades de un número creciente de usuarios de la bicicleta proporcional a un incremento del parque automotriz y la implementación del transantiago.

Si bien el incremento de la población es un fenómeno a escala planetaria, en Chile se observa una concentración de población en la región metropolitana, con un aproximado del 47% del parque automotriz nacional. Por este motivo, las autoridades proyectaron la construcción de ciclovías como alternativa para la movilidad de quienes no utilizan medios de transporte motorizados o transporte público.

Al igual que el resto de vías dispuestas para el tránsito peatonal o vehicular, no existe un formato ni homogéneo ni único de ciclovías, sino que su implementación y diseño responde a las dimensiones, presupuesto e intención de su incorporación en determinados espacios.

Según esta perspectiva, los parámetros mínimos que definen la implementación de las ciclovías, están principalmente contenidas en los informes técnicos elaborados por el MTT y Sectra durante los últimas dos décadas contando con información actualizada periódicamente. En la versión 2020 de la “Guía de composición y diseño operacional de ciclovías” desarrollada por el MTT, el uso de la bicicleta denota mayor relevancia que nunca en los espacios de movilidad como una respuesta efectiva al descongestionamiento del transporte público.

Dentro de las características que podemos observar entre las ciclovías de Santiago y Providencia, destacamos que en general, las ciclovías poseen un ancho por pista que ronda entre los 70cms hasta cerca de 1,2mts. Otra característica compartida entre las ciclovías de estas comunas son los parámetros

estéticos y físicos utilizados; pintura de demarcación blanca reflectante, ojos de gato reflectantes, barreras de concreto o goma, postes de goma o plástico y señalética implementada por medio de postes.

Entre los diferentes formatos de ciclovías pudimos observar vías segregadas en calzadas, aceras y parques urbanos, variando en la calidad de sus superficies, limpieza o calidad del piso además de observarse la presencia de elementos de riesgo tan evidentes como obstáculos en medio de las ciclovías que se convierten en focos de accidentes; rendijas de desagües en sentido de las ruedas, postes, tapas de alcantarillado, tapas de acceso a redes eléctricas o redes de agua, baches o accidentes no señalizados, superficies no adecuadas como adoquines o vías de asfalto contaminadas con maicillo entre otros elementos poco recomendables en vías destinadas para la circulación de ciclos.

El comportamiento de las y los ciclistas utilizando ciclovías habilitadas en calzadas segregadas de gran flujo varió según el horario y volumen de usuarios de estas vías. Las ciclovías unidireccionales de dos pistas permiten la circulación de grandes cantidades de ciclistas, concentrados generalmente en horarios punta.

En estos casos, las y los ciclistas tienden a desplazarse en general de forma ordenada, sin embargo pueden observarse casos particulares como en casos de adelantamientos en espacios estrechos o ante la ausencia de una debida comunicación, en los que pueden ocasionarse situaciones de riesgo y accidentes, además de que la variedad de ciclos que ahora utilizan las ciclo vías, también complejiza la forma de interactuar entre ellos; mientras que las bicicletas tienden circular en libeas rectas incluso sobre terrenos medianamente accidentados, las patinetas, scooters y patines con ruedas de menor tamaño tienden a reaccionar diferente ante estas calidades de suelo, además de tener diferentes dinámicas corporales. En esto, destacan las y los usuarios de patines, quienes tienden a zigzaguear al circular por sus vías, lo que puede no ser advertido por otros usuarios de las vías, pudiendo producirse roces o choques entre ellos.

En otras ciclovías de dimensiones más estrechas o ubicadas en calles de menor flujo vehicular no se observa el mismo volumen de tránsito y a diferencia de las vías antes mencionadas que se comportan como troncales, estas de menor tamaño tienen un comportamiento similar a un ramal, es decir, son vías que colectan y distribuyen a ciclistas en un menor flujo, quienes se desprenden o se conectan con las

ciclovías (o vías en general) de mayor circulación y comienzan a alimentar o a dispersar a los ciclistas según su recorrido.

De esta forma podemos deducir que un menor volumen de ciclistas circulando permite un flujo “relajado”, mientras que un número elevado de ciclistas exige mayor atención al circular, o mayor comunicación entre las y los ciclistas.

Las observaciones de ciclovías de la comuna de Santiago se efectuaron en Av. Matta, calles Portugal, Carmen, Santa Isabel, Marín/ Eleuterio Ramírez, Curicó/ Tarapacá, Arturo Pratt, Dieciocho, Santo Domingo/ Esmeralda/ Rosas, Teatinos, Av. Brasil, Gral. Bulnes, Club Hípico, Blanco Encalada, República, Gorbea, Exposición y Alameda, pudiendo dar cuenta de las características físicas de las vías implementadas son irregulares, es decir, disimiles en sus formatos, dimensiones y cualidades, además de contar con errores en su diseño según las sugerencias de los informes previamente mencionados, tales como colectores de aguas lluvias en un sentido paralelo a las ruedas, interrupciones de las vías por elementos físicos (arboles, grifos, postes, tótems de conexiones eléctricas), siendo muchas veces incómodas y riesgosas para el tránsito en bicicleta.

Entre las ciclovías de la comuna de Santiago podemos destacar las de Av. Matta, Santa Isabel, Marín, Rosas y Alameda, como algunas de las más utilizadas en horarios punta y por lo tanto las más concurridas. En estos escenarios sin embargo, observamos que en avenidas como la Alameda o Matta, ambas con ciclo vías en parte de sus tramos, ciclistas más experimentados (según lo observado) circulen por las calzadas evitando así el circular por ciclovías. Esta práctica, observable a todas horas, que se incrementa en horario punta, es en contraste, poco frecuente o casi inexistente en calles con ciclovías como Marín, Santa Isabel, Rosas o Carmen, debido a que el tránsito vehicular se comporta de manera diferente, dificultando la circulación de ciclistas por las calzadas debido a la dimensión de sus pistas y el ritmo que imponen los vehículos motorizados.

En la comuna de Providencia observamos las ciclovías de Gral. Bustamante, Miguel Claro, Antonio Varas, Pocuro, Andrés Bello, Av. Santa María, Pedro de Valdivia, Eliodoro Yáñez, Ricardo Lyon y Av. Suecia. Entre estas, destacamos una mejoría en la infraestructura al ser comparada con la comuna de Santiago, siendo

habilitadas tanto en calzadas, parques urbanos y aceras de tránsito moderado, evitando en buena parte la intervención de calles y avenidas de mayor tránsito vehicular, además de contar mayoritariamente con dimensiones más cercanas a las sugeridas por el informe “Vialidad Ciclo-inclusiva Recomendaciones de diseño 2015” (MINVU, PNUD. 2015).

Pese a reconocer algunos aspectos positivos en las ciclovías de Providencia mencionadas, identificamos otros tantos que persisten en cuanto al incumplimiento de los estándares propuestos por el informe antes mencionado del MINVU (2015) en cuanto a la irregularidad y mala calidad del asfalto, superficies contaminadas con elementos que propician caídas, desconexión o conexión deficiente entre ciclovías.

Junto a lo anterior, observamos el predominio de ciclovías de dos sentidos en calzadas con suelos en malas condiciones. Ejemplo de esto es la ciclovías de Miguel Claro y tramos de Av. Ricardo Lyon, mientras que ciclovías como la de Antonio Varas, con curvas que angostan el ancho de sus carriles, que cuenta con rendijas y curvas en mal estado, o el tramo de la ciclovías de Pocuro entre Av. Los Leones hasta Av. Tobalaba, en la que se repite la fórmula de contar con curvas estrechas en lugares en los que se desprende y contamina la ciclovías con maicillo, sumado al suelo irregular, con adoquines en mal estado, se vio reflejado en accidentes que pudimos presenciar in situ.

Dentro de las ciclovías mejor acondicionadas observadas en Providencia podemos destacar la de Eliodoro Yáñez, unidireccional de dos vías en sentido del tránsito vehicular (luego modificada y desmejorada), la ciclovías de Av. Tobalaba, que en rigor corresponde a la comuna de Las Condes en el límite comunal, pero que empalma con el límite oriente de la ciclovías de Pocuro, Andrés Bello (Parque Uruguay) y Santa María, las que principalmente cumplen con las dimensiones establecidas en la mayor parte de sus extensiones, teniendo algunas observaciones en cuanto a posibles focos de accidentes (ventilaciones en la ciclovías de Santa María que han provocado accidentes de mediana gravedad), curva en desnivel contaminado permanentemente con en la intersección de calle Pérez Valenzuela con Av. Andrés Bello, entre otros detalles que permiten identificar bajo los parámetros del informe previamente citado (MINVU, 2015) la presencia de elementos que incumplen tales recomendaciones técnicas.

En general las ciclovías observadas en ambas comunas incumplen los parámetros de evaluación propuestos por el propio MTT (2020) en su informe “Guía de Composición y diseño operacional de ciclovías”, teniendo en cuenta que esta sugiere que el diseño de las ciclovías se orienten a propender la convivencia, intermodalidad, conexión, coherencia de su recorrido, comodidad, tramos directos, seguros y atractivos. Según estos principios generales las ciclovías deben facilitar la convivencia de los medios de transporte, favoreciendo la integración entre estos, permitiendo la vinculación con diferentes rutas, ser legible y clara, con superficies, geometría y fluidez correctas, propiciar rutas directas y eficientes, que garantice un mínimo de seguridad, y que procure un ambiente armónico en relación a su entorno. Al incumplirse estos criterios, las ciclovías deberían considerarse no aptas para su implementación y luego ser corregidas, sin embargo, no se observa una corrección de estos espacios.

Así mismo, el MTT (2020) recomienda reforzar e incorporar una campaña comunicacional vial asociada al diseño de las ciclovías y al comportamiento que se espera de parte de la población en contacto con estas vías, es decir, usuarios de ciclos, peatones y conductores de vehículos motorizados.

Junto a las observaciones realizadas, la percepción de las y los ciclistas recogidas por medio de entrevistas nos permite complementar un panorama ligado a la utilización de los diferentes espacios de movilidad estudiados.

Si bien no existe unanimidad frente a la utilidad y a la aprobación o reprobación de las ciclovías, la evaluación general de las y los ciclistas es, media o negativa, y excepcionalmente se mencionan puntos específicos que pueden ser considerados positivos.

Cabe destacar que para evaluar y comentar acerca de la experiencia en el uso de las ciclovías, las y los ciclistas se remiten a su experiencia personal, su percepción del escenario general y de las políticas públicas asociadas al uso del espacio público en bicicleta.

En relación a la política pública asociada al ciclismo urbano y la implementación de ciclovías las y los ciclistas urbanos perciben una mejora en cuanto a la integración de las bicicletas en la legislación de los espacios de movilidad expresada durante la última década principalmente por medio de la Ley de

convivencia de los modos, sin embargo, esta percepción positiva en lo cuantitativo, se deprecia en lo cualitativo debido a las inconsistencias de su implementación centrada en la construcción de ciclovías que no responden a los estándares sugeridos por los propios organismos técnicos.

... conozco o me interesa escuchar respecto a las normativas y uso de las bicicletas en las calles que fueron las últimas que se han implementado en relación a la seguridad; luces, cascos, como la modificación de la ley [...] cuando hacen una ciclovía es plata de todos nosotros y que no está siendo pensada desde el punto de vista del usuario, estaba pensada desde el punto de vista de quienes están, ni siquiera en las organizaciones ciclistas, en los que están en las planas de la administración del estado. A mí me gustaría [...] que estuviésemos todos los que estamos relacionados a la bicicleta, a través de distintas organizaciones. [por medio de] consultas públicas o como participación activa de las organizaciones que hay, si hay organizaciones de ciclistas. (Aracelli I.)

De esta forma, Aracelli I., quien ha tenido experiencia como activista en diferentes expresiones del ciclismo urbano, agrega que:

Se tiene que hablar y tiene que ser parte de la política, pero creo que la gente que está en el ministerio de transporte, la gente que está desde las alcaldías, desde donde se tomen las decisiones en términos de espacio creo que poco o nada saben... muy probablemente no viven ni siquiera en la comuna donde ellos están planteando construir una ciclovía, no tienen idea del impacto que puedan tener o cómo se mueven, o cuál es el flujo, porque no están ahí, y porque tampoco lo hacen, porque no se van a bajar a una bicicleta a transitar y darse cuenta de que sí es peligroso, de que no existen espacios, de que los espacios son precarios, de que están mal hechos.

Se percibe por parte de las y los ciclistas entrevistados, que las modificaciones a la legislación realizadas el 2018 con la modificación de la “Ley de convivencia de los modos” no terminan de asegurar una efectiva implementación de las ciclovías tanto en sus parámetros técnicos como en su distribución y ubicación.

Se han podido hacer por ejemplo ciclovías y cosas así per lamentablemente así como estoy estudiando dibujo técnico también te meten el tema de las leyes de construcción y cosas así, y en Chile como no se fomenta el uso de la bicicleta no se considera tampoco en el ámbito legal, así como por ejemplo ordenanza de construcción nombra las ciclovías pero aun así no nombra dimensiones de las ciclovías y no obliga la construcción de una ciclovía. (Juan T.)

Desde una perspectiva crítica, se observa por parte de algunos ciclistas la posibilidad de mejoras en las políticas públicas como necesidad de atender una demanda creciente por parte de las y los ciclistas urbanos. “Eso me gustaría y que más gente se sumara a andar en bicicleta, ganaríamos más espacio en las calles y tendríamos más preferencia.” (Juan M.)

Yo soy de los que consideran que mientras más ciclistas seamos, mejor, porque simplemente vamos a tener más cosas a favor [...] Toda la weá en Chile es cuantitativa, o sea; el gobierno va a preguntar: ‘-Ya, ¿cuántos andan en bici?’ [...] mientras más ciclistas seamos, bacán. (Daniel Z.)

En relación a la política pública las y los ciclistas reconocen y hacen mención de un componente cultural y educativo que no ha sido debidamente atendido por las autoridades en el contexto de una mejora de la convivencia de los medios de movilidad, entendida como una faceta postergada y en la que aún falta profundizar “aunque sea de a poco se va viendo un cambio, ya sea con las reformas de para implementar más ciclovías, campañas para la prevención contra los accidentes y todo.” (Germán P.)

Frente a la carencia de una perspectiva educativa y cultural del ciclismo urbano, muchas veces la conversación en torno a la implementación de una política pública que aborde al ciclismo urbano recae en lo infraestructural, siendo generalmente mal evaluado considerando los propios criterios técnicos sostenidos por el MTT (2020).

... en Chile no existe [...] una cultura de ciclo vía o ciclo bandas. Han aparecido muy parcialmente y siempre terminan en nada, muy mal hechas, siempre atravesadas por algún árbol, poste, término de alguna calle que no lleva a ningún lado. Sí, no están ni siquiera conectadas. (Aracelli I.)

... en realidad yo no he visto ninguna ciclo vía que esté tan bien hecha, porque cuando hay un flujo verdadero de ciclistas, ahí se empiezan a hacer igual tacos [...] yo creo que si aumentara mucho el volumen de ciclistas con las ciclo vías actuales, habrían accidentes también, y quizás eso frena un poco porque la gente igual sabe que... o sea, hay gente que le da miedo. (Constantino D.)

Se destaca el crecimiento del número de ciclistas en relación a un sistema de ciclo vías deficientes, además de mencionarse la desconexión física entre las ciclo vías existentes. En otros casos, resalta el descuido en la mantención de las vías, asociadas a su aseo y las situaciones de riesgo que esto conlleva; “no me gustan mucho las ciclo vías porque he tenido malas experiencias, porque algunas tienen vidrios, tienen alambres, tienen cables, normalmente me pilla con autos estacionados en la ciclo vía.” (Héctor G.). Esta caracterización se suma a la interrupción de las vías por un diseño que en muchos casos no permite una circulación cómoda ni fluida.

...hay bastantes ciclo vías que ya, están buenas, pero hay algunas ciclo vías que están hechas cien por ciento para recreación, entonces para uno transportarse se hace dificultoso [...] están mal diseñadas. Están, no sé, las cunetas son altas, no tienen buenas bajadas, están hechas entremedio de postes, están en medio de la vereda [...] entonces en ese caso yo prefiero andar por la calle, me gusta, definiendo el hecho de andar en la calle. (Hernán T.)

Las y los ciclistas suelen identificar y reconocer factores de riesgo al utilizar las ciclo vías, y en esa situación se marca una distinción entre el capital simbólico de cada ciclista; mientras que un ciclista menos compenetrado con las formas de capitales asociadas al ciclismo urbano apreciará los espacios libres de automóviles, pausados y con un ritmo menos exigentes, se reconocerá entre las y los ciclistas más

experimentados una necesidad de “escapar” del peligro asociado a la lentitud y a la interacción con ciclistas menos experimentados.

Podemos asociar esta interpretación desde la lógica del capital cultural, como la experiencia acumulada en ciclistas con más de 10 años de experiencia que aprendieron a moverse en espacios de movilidad en los que las ciclovías no existían, y el espacio para transitar, se disputaba con los vehículos motorizados de forma cotidiana. Por el contrario, las y los ciclistas urbanos que han comenzado a utilizar la bicicleta como medio de transporte durante la última década, tienen una experiencia diferente que considera las ciclovías como vías de desplazamiento habitual.

En este escenario, el no contar con una infraestructura ciclista exclusiva puede repercutir en el desincentivo del uso de la bicicleta para ciertos ciclistas, lo que se asocia también al tono con el que se ha discutido la obligatoriedad del uso del casco en la última década. En ambos casos, según señala Lake Sagaris (2015) el restringir a las y los ciclistas con medidas coercitivas, impone y castiga la conducta de parte del universo de actores en un escenario sin observar ni fiscalizar debidamente a otros actores que participan del mismo contexto de movilidad, y que además tienen la capacidad potencial de generar mayores daños al incumplir normas como lo son las y los conductores de vehículos motorizados. El criterio punitivo que se aplicó a comienzos del anuncio de la Ley de convivencia de los modos resultó en la percepción de exclusión de las y los ciclistas de los espacios físicos (y simbólicos).

A veces en lugares que hay muchos autos me da miedo entonces vuelvo a usar la vereda, y no me siento cómoda usando la vereda porque a la gente le molesta, pero tampoco hay tantas ciclovías entonces siento que no hay mucho lugar para el ciclista. (Claudia O.)

Como medio de transporte, yo creo que a medida de que haya más ciclovías la voy a utilizar más como medio de transporte. Ese es como mi objetivo porque igual está bastante peligroso andar en bicicleta por la calle, anda mucho tipo inconsciente. (Juan M.)

Circular por las calzadas suele ser evitado por la mayor parte de las y los ciclistas urbanos con menor experiencia, sin embargo, parte de las y los entrevistados admitieron circular indistintamente por calzadas

y ciclovías, aprovechando el uso de estas últimas cuando corresponde, pero transitando por las calzadas de manera frecuente.

En cuanto a rutas y a calles ubico varias ciclovías y varios circuitos que son los que manejo por ejemplo para ir a algunos museos, para ir a casa de gente, manejo algunas ciclovías que se pueden usar, y si no, ando por la calle y tengo conocimiento de que calles son menos congestionadas al momento de utilizar la bicicleta para que sea un tránsito más expedito hacia el lugar que quiero llegar. (Luis R.)

“Me topaba con una, con la (ciclovía) de Carmen, ida, y vuelta no me topaba con ninguna, porque me salía más rápido el trayecto que no me topaba con ninguna ciclovía... Me salía más directo.” (Nicole V.). El uso de la bicicleta como parte de una actividad laboral, se ve asociada a un ritmo de desplazamiento y maniobrabilidad diferente al de transporte habitual, cuando requiere el traslado con herramientas o materiales de trabajo, razón por la que las ciclovías adquieren valor en tanto que permiten generalmente, menor velocidad que las calzadas. Felipe G., muralista, trabaja con su bicicleta a diario transportando diferentes cantidades de materiales según el trabajo a realizar y confiesa utilizar las ciclovías como vía prioritaria.

Ocupo todo el eje de Bilbao, Curicó, Tarapacá, llegando hasta casi el parque O'Higgins, Toesca, la Alameda, Portugal, y todas las ciclovías que se han ido armando de a poco en Santiago [...] para todos lados parto en bicicleta entonces tendría que estar nombrando todo el día calles, lo que sí, las principales arterias que se ocupan en auto yo las ocupo en bicicleta... (Rodrigo L.)

Quienes optan por utilizar las calles muchas veces rechazan el uso de las ciclovías debido a que contando con mayor experiencia, capacidad física o conocimiento del estado de las vías, comprenden que el rendimiento de la bicicleta se ve limitado a una menor velocidad al igual que cualquier vehículo; a mayor velocidad, menor tiempo de reacción y mayor es el riesgo cuando compartes una vía diseñada para un

tránsito cercano a los 20Kmph con personas que poseen capacidades y habilidades distintas a las propias, siendo en ese caso una opción el optar por vías de movilidad que permitan mayor velocidad, como las calzadas. “Siempre he usado las ciclovías cuando no tengo apuro de llegar a casa ‘¿cachai?’. En la mañana me vengo por la calle, no por la calle de las micros, por la calle normal...” (Daniel Z.).

Las y los ciclistas entrevistados identifican diferentes ritmos de circulación al utilizar la bicicleta, relacionados a la intención del uso de la bicicleta, y a la velocidad que permiten las diferentes vías. Si bien existen ciclovías unidireccionales en las comunas abordadas (Santa Isabel, Marín, Eliodoro Yáñez), que permiten una mayor velocidad relativa para movilizarse, esto se ve limitado por la calidad del suelo, y las y los ciclistas circulando en contra sentido. De esta forma, la mayoría de las ciclovías no permiten un tránsito a velocidades superiores a los 20Kmph de forma habitual, puesto que no están diseñadas para ello. “hay ciclovías que a veces no ocupo porque ando muy rápido como para la ciclovía... la de la Alameda por ejemplo.” Germán P.

En el caso específico mencionado, la ciclovía del bandejón central de la Alameda (Av. Libertador B. O’Higgins) es un ejemplo de una vía habilitada en un espacio que originalmente no fue destinado para el uso ciclista sino como un parque de paseo peatonal, y su uso como ciclovía obedece a una adecuación del espacio físico para su implementación. Por este motivo, se observan rampas de diferentes calidades, con diferentes anchos y gradientes, generalmente deterioradas, señalizaciones y demarcaciones de baja calidad en cuanto a materiales y a su mantención, existiendo tramos claramente inadecuados para la circulación en bicicleta que propician accidentes en los que se ven involucrados tanto a ciclistas como peatones, además de automovilistas en sus intersecciones.

Debido a este tipo de evaluaciones que las y los propios ciclistas realizan, existe una gran parte de ciclistas con mayor experiencia circulando en calzadas y evitando deliberadamente gran parte de las ciclovías en la Alameda, señalando que desde su perspectiva “la calle es el lugar de la bicicleta, y yo me hago respetar lo más que puedo, entonces no me quejo mucho tampoco en torno a eso, tengo cero problemas con las micros, así que todo bien igual...” (Constantino D.)

Las calzadas; avenidas y calles en general, se convierten entonces en las vías predilectas para muchas y muchos ciclistas que reconocen como un acto legítimo el poder circular en igualdad de derecho junto al resto de vehículos, debido a que en tal contexto, el ciclismo urbano es comprendido primordialmente como una actividad de transporte, “Prefiero andar por las calles... porque yo me muevo, es mi medio de transporte. Tiene que ver como con una cuestión de velocidad, con agilidad, con que están mejor las calles para poder andar...” (Aracelli I.)

Para las y los ciclistas más experimentados, la cicloavía queda relegada a un “plan B” respecto a las calzadas, “en general [circulo] por la calle, pero cuando está el tránsito solo en un sentido, tomo una cicloavía.” (Constantino D.) prescindiendo de manera parcial o totalmente de ellas, “en general ocupo pocas cicloavas, la verdad me voy por la calle [...] hay unas buenas cicloavas hay que decirlo. Las de Miguel Claro, las de Ricardo Lyon, la de Antonio Varas, igual son buenas cicloavas.” (Rodrigo L.)

Luis R. repara en que “Depende de lo que tenga que hacer, pero uno de los trayectos que normalmente ocupo, es de La Florida a Providencia, que normalmente, bueno siempre por la calle, obviando las cicloavas dentro de todo lo posible.”

nosotros tenemos nuestra pista para transitar, que es nuestra pista derecha en cualquier calle, no necesitamos una pista exclusiva de bicicletas, porque se generan otras situaciones, que se meta gente que no corresponde a las cicloavas. En realidad para mí [la cicloavía] genera mucho más conflicto que ayuda. (Ratzon M.)

En estos casos, en los que las cicloavas son apreciadas como un mal necesario, una solución parche o una “no solución”, las calzadas suelen ser la vía principal para desplazarse, y se asocia generalmente a ciclistas con mayor experiencia, estado físico y confianza para enfrentar este escenario tantas veces señalado o reconocido como temible por muchas y muchos “Trato de irme por la calle, no me gustan las cicloavas, no... Fuerte y derecho.” (Yasmín P.).

Como justificación o argumento a favor de esta decisión, las y los ciclistas suelen apoyarse en la velocidad del ritmo al que se mueven, lo que se ve perjudicado muchas veces por el formato de cicloavas existentes,

además de conocer y reconocer la ley del tránsito y cierta flexibilidad a la que se puede apelar a la hora de circular por las calles.

Me considero un ciclista urbano responsable. Evito estarme pasando así los rojos, los ceda el paso, evito ocupar la vereda bajo todo contexto, de hecho evito hasta ocupar las ciclovías porque no me gustan, las considero una no-solución, porque en realidad las ciclovías están hechas para gente que anda paseando en bici, no es una medida en respuesta al transporte en bicicleta. (Ratzon M.)

Onda me detengo en los semáforos en rojo, voy por mí lado de la vía, trato de señalar cuando doblo. Si hay alguna ciclovía por ley tengo que sí o sí ocuparlas, entonces las evito. Evito las calles con ciclovías para que nadie me diga nada [...] porque igual, o sea, si alguien me reclama que hay una ciclovía al lado, o sea es cerrar la boca y decir 'ya, ok, tienes razón' no puedo hacer nada. (Yassmín P.)

En estos casos, se compensa simbólicamente el uso de la bicicleta en la calzada con la lógica de un comportamiento vehicular convencional, sin embargo, la tendencia del grueso de las y los ciclistas que circulan por la calzada es la de forzar algunas leyes en favor del uso de la bicicleta, apelando generalmente a “escapar” de las masas de vehículos en las que las y los ciclistas suelen ser menos visibles.

En bicicleta, si veo que no viene nadie y está en rojo la pista del peatón yo igual paso, pero trato de ser precavido y ver que no viene ni un vehículo y paso. Ando precavido como dije, trato de no entorpecer a las personas, obviamente. (Pablo H.)

Desde la perspectiva de Lorenzo C. los ritmos de circulación responden a la intención con la que utilices la bicicleta, permitiendo que las ciclovías se utilicen con un fin de esparcimiento, de aprendizaje y ensayo de un código de cultura ciclista.

Sería bonito que hubieran más ciclovías... y uno impulsa eso porque es un proceso democratizador sin duda. Se te amplían los horizontes de la ciudad, te das cuenta que las distancias no son tantas, te das cuenta que puedes llegar a lugares donde quizás no tenías pensado llegar o no sabías como llegar o no conocías. Claro que si ponen un Vespucio de por medio, un Vicuña Mackenna de por medio la gente no lo va a hacer en bicicleta entonces esos son infraestructuras que marcan y que limitan el territorio [...] Todo está calculado en los tiempos que tú te demoras en auto...

4.8.4 Ciclocalles/ Calles de tránsito calmado

Este tipo de vías es minoritario dentro de las comunas observadas, siendo observado en sectores de Barrio mata sur y norte, parte de barrio Lastarria, barrio Italia, Infante/ Elena Blanco en Providencia y obedecen a un entorno generalmente habitacional y comercial en los que existen calles de dimensiones reducidas en las que se opta por intervenir los espacios de forma en que todo vehículo reduzca su velocidad de tránsito entre los 30Km/ph y los 10Km/ph dependiendo de las características físicas del espacio a intervenir, permitiendo un equilibrio entre las y los peatones, usuarios de bicicletas y conductores de vehículos motorizados menores.

Este formato de vías se recomienda en el informe de Sectra para el MTT “Guía de composición y diseño operacional de ciclovías” (2020) como una estrategia para fomentar la el uso de los espacios de movilidad entre los diferentes modos, específicamente en calles de menor afluencia vehicular, interviniendo por medio de la demarcación de suelos e instalación de señalética que indique la velocidad sugerida.

En nuestras observaciones pudimos constatar que el uso de este tipo de vías genera buena aceptación por parte de los diferentes modos de movilidad, puesto que la baja velocidad permite que tanto peatones como ciclistas transiten sin la presión que impone el ritmo de los vehículos motorizados, además de propender un uso del espacio público menos ajetreado y acústicamente contaminado.

4.9 Formas de interacción entre las y los ciclistas urbanos en los espacios de movilidad.

Respecto al uso de la bicicleta en las distintas vías de movilidad observadas; Calzadas, aceras y ciclovías, pudimos asociar mediante las observaciones y las entrevistas realizadas, que las decisiones relativas a la utilización de estas vías expresan en buena parte, formas de capital cultural en el contexto de una “cultura ciclista urbana”.

En cuanto al comportamiento general de las y los ciclistas, se reconocen diferentes características y cualidades al relacionarse con el espacio físico y social que componen estas vías de movilidad. Desde nuestra perspectiva y experiencia, los gestos técnicos de conducción, reflejadas en las posiciones y respuestas corporales de las usuarias y usuarios de la bicicleta frente a diferentes estímulos, las decisiones tomadas al circular en las diferentes vías (formas de sortear obstáculos, anticipar situaciones de riesgo, adelantar en momentos oportunos), la forma de relacionarse verbal y para verbalmente con el resto, entre otros aspectos, expresan una mayor o menor presencia de capital cultural. En este sentido, el capital cultural como conocimiento objetivado en aspectos técnicos y teóricos, se complementan con su versión incorporada, es decir, el gesto ciclista adoptado por el cuerpo, con menor o mayor dominio, pero que expresa en todos los casos, algún tipo de experiencia sobre la bicicleta (ya sea poca o mucha).

Yo creo que son tremendas las conclusiones que uno puede sacar (...) si la persona va en ciclo vía o no, o gente que se va en contra del tránsito pensando que va genial, y va pésimo (...) La bicicleta al tiro, la forma de vestirse, la velocidad a la que van, las zapatillas, las fijaciones... sí, se nota todo, mucho. (Constantino D.)

En relación a lo anterior, el comportamiento vial observado tiende a demostrar una conducta oportunista respecto al uso de los espacios y a la interpretación flexible de la ley de convivencia de los medios. En este sentido, el capital cultural y social puede ir a favor, entre quienes se disponen a enmarcarse dentro de la norma de comportamiento vehicular, o en contra de la ley, entre quienes se sienten en un punto medio entre un peatón y un vehículo.

Físicamente igual se nota alguien que es deportista y otra persona que no es muy deportista, así que 'cachai' al tiro cuando no sé, vas al lado de un 'loco' que va como reventado, 'cachai' que tiene un nivel más bajo de deportividad puede ser, quizás de experiencia no, no es lo mismo. Como cuando no respetan mucho las señaléticas básicas del tránsito, o sea yo no te digo que pare todos los rojos, porque no lo hago, pero hay veces que sí, es mucho más prudente parar y esperar en calles que son no sé, más transitadas, de repente las que no, las pasas no más o sea, no creo que tenga nada de malo, igual no soy un auto. (Armando N.)

Esta omisión deliberada de algunos aspectos de la ley se observa de forma similar en gran parte de los peatones frente al uso y respeto por la señalética y semáforos, siendo ignorados generalmente en el caso de presentarse las condiciones y tomando las medidas precautorias que permitan por ejemplo, cruzar una calle con luz roja peatonal si el flujo del tránsito no lo impide.

Esta conducta podría decirse que se observó transversalmente de parte de las y los ciclistas en las tres modalidades de vías observadas.

En calzadas, generalmente se apreció una forma ininterrumpida de circulación, evitando la contemplación excesiva del entorno debido al contexto de transporte en una vía que exige un mínimo de velocidad y atención al entorno.

En este contexto, las y los ciclistas tendieron a mantener en general, contacto físico con otros ciclistas, peatones y conductores de vehículos motorizados. Dadas las características de estas vías, el mantener una postura firme y movilizarse en líneas rectas en lo posible (o siguiendo el dibujo de la calzada) reduce la posibilidad de interferir en el tránsito de otros, y de ser visible dentro de lo posible en tanto que se es una forma estable dentro de la vía.

En cuanto a las formas de comunicación, entre ciclistas o con peatones es más posible establecer una comunicación verbal dada la exposición de los interlocutores, sin embargo, el uso de auriculares limitó la

capacidad de peatones en varias ocasiones, provocando situaciones de riesgo, en las que las y los ciclistas observados, tuvieron que levantar la voz o gritar para ser escuchados.

En relación a la comunicación no verbal, se pudieron observar gestos tales como mirar hacia atrás antes de doblar, o señalar con brazos o dedos.

En todos estos casos, se podría realizar una calificación entre las y los ciclistas que se comunican poco o nada, quienes comunican sin observar el entorno, y quienes tienen una actitud comunicativa y permanente con el entorno. Estas tres actitudes podrían expresar cantidades de capital relacionado a las aptitudes, actitudes y experiencia reflejado en lo físico y lo conductual relacional con el resto, permitiéndonos decir que el mantener una actitud de comunicación con el resto, sumado a las habilidades físicas pertinentes podrían reflejar mayor capital cultural y social.

En aceras, el comportamiento observado en las y los ciclistas fue relativamente homogéneo, tendiendo a una circulación a baja velocidad, sabiéndose un individuo ajeno a una vía de movilidad peatonal, y por lo tanto, brindando generalmente el espacio correspondiente a los peatones.

Caso excepcional, es lo anteriormente mencionado en relación a las y los deliverys, quienes en caso de circular en aceras, tienden a exceder una velocidad que se considere prudente y suelen realizar maniobras cerca de peatones sin comunicarlas debidamente, teniendo actitudes y respuestas violentas cuando se les llama la atención.

En las ciclovías, se observan situaciones variadas debido a que en estas vías circulan ciclistas con distintos grados de experiencia, lo que se puede observar en la velocidad de circulación y maniobras por parte de las y los ciclistas.

En estas vías, las y los ciclistas de mayor experiencia tienden a mantener una velocidad de movilidad mayor que el de las personas con menos experiencia y/o capacidad física, sin embargo, el caer en un exceso de velocidad, sin entender el contexto de uso de la vía, o no considerando a otros usuarios también se puede entender como falta de experiencia.

Al circular en ciclovías, las y los ciclistas con una mejor base aeróbica, suelen alcanzar a las y los ciclistas más lentos, y en estos escenarios se intenta adelantarles, sin embargo, no siempre se cuenta con el espacio ideal para realizar este tipo de maniobras y el adelantamiento se convierte en una maniobra que exige el leer oportunamente el contexto, si es pertinente o no forzar un adelantamiento, si es posible solicitarlo o anunciarlo verbalmente, o si el ritmo en definitiva de la ciclo vía es más lento o más rápido que las capacidades del ciclista.

En esos casos también es frecuente que las y los ciclistas con más experiencia o capacidades físicas utilicen las detenciones en las luces rojas para posicionarse más cerca de la línea de detención y partir más rápido.

En cuanto a las situaciones de riesgo, se observaron colisiones por alcance cuando ciclistas menos precavidos, no observaron previeron el descenso en la velocidad de sus antecesores, o no prestaron el espacio necesario para circular, no alcanzando a frenar oportunamente, chocando por detrás a ciclistas que les antecedían. De igual forma, se observaron colisiones frontales entre ciclistas que por adelantar en momentos inoportunos, traspasaron las líneas divisorias de los diferentes sentidos, perjudicando a personas que circulaban en su vía, o detenciones abruptas tanto por contestar un celular, o por querer doblar para cruzar una calle.

En general, las formas de relacionarse de las y los ciclistas en las diferentes vías de movilidad se ven condicionadas por el contexto de su uso a la vez que guarda relación con la experiencia de las y los diferentes ciclistas. En estos escenarios, la práctica tanto de la técnica, como de una comunicación efectiva con desconocidos o conocidos es fundamental para circular de forma segura.

El relacionar ciertas actitudes y aptitudes a formas de capitales nos hace entender que en este escenario, el capital cultural en cuanto a técnica desarrollada y conocimientos del entorno, de las leyes de tránsito, y de saber cómo se suele mover el resto, ya sea peatón, ciclista o vehículo motorizado, suele entregar herramientas a los diferentes individuos para tener una circulación más segura y por ende, más exitosa. El saber captar las señales del resto, identificar códigos y actuar oportunamente habla de una de las formas en que se expresa el capital social en las vías de movilidad.

En este escenario, los elementos materiales que reflejan capital económico, no suman necesariamente al capital simbólico si no se condicen del capital cultural incorporado, es decir, si el usuario de una bicicleta de alto costo aparentemente no sabe usarla, la bicicleta no aportará mucho más al capital simbólico del ciclista, o viceversa, si el ciclista no posee una bicicleta costosa, pero se nota un dominio importante de esta, su capital simbólico será mayor.

En cuanto a accesorios de uso estético y funcional, no se observaron elementos más complejos que luces, accesorios reflectantes o de visibilidad, por lo que no se requiere una gran inversión en un contexto habitual de movilidad, y por ende, si consideramos que el parámetro mínimo de inversión es realmente alcanzable y bajo, no podríamos considerar que un mayor gasto monetario afectará significativamente en la comunicación en las vías de movilidad.

Si la práctica ciclista en espacios de movilidad aplica gestos técnicos (corporales, actitudinales, aptitudinales, comunicativos, estéticos) en espacios de anonimato es fundamental el aprender a desenvolverse en ellos. Desde la inexperiencia de quien circula por un espacio por primera vez, pasando por la reiteración y el ensayo de los trayectos, hasta su reconocimientose observa la aplicación del conocimiento acumulativo de estos códigos lingüísticos, paralingüísticos y de la técnica incorporada.

Desde nuestra perspectiva, podríamos asociar esta incorporación a un habitus ciclista en la movilidad urbana, en el caso de nuestra investigación, y para esos efectos, podríamos hablar del ciclismo como un campo social, si consideramos estas dinámicas de habitus.

4.10 Valoración del uso de la bicicleta, accesorios e indumentarias utilizados entre los usuarios de la bicicleta.

Las formas de uso de la bicicleta se pueden separar en las categorías antes relevadas; actividad física, recreativa y de transporte.

Tanto en las observaciones realizadas como en las entrevistas, se pudo dar cuenta de que el transporte es el uso más frecuente de la bicicleta, debido a que genera un mayor volumen de uso que las actividades

recreativas o deportivas. No obstante, también es frecuente que las y los ciclistas valoren la dimensión recreativa o de actividad física presentes en el uso de la bicicleta, aunque sea de forma marginal.

Según los escenarios de movilidad observados, la bicicleta tiende a ser un objeto que refleja hasta cierto punto el nivel de compenetración entre el usuario y la actividad. Desde lo elemental, el uso de ciertas calidades de bicicletas, puede entregar información de la experiencia del ciclista, puesto que, no es lo mismo una bicicleta de \$300.000 de retail con componentes de baja calidad, que una bicicleta de coste similar, pero con componentes de mejor calidad.

En este ejercicio, podemos analizar las características de los bienes materiales en juego, sin embargo, no es posible asociar el valor de estos bienes a una posición socioeconómica sin más, puesto que existen situaciones que desproporcionan esta relación.

En las diversas formas y expresiones del ciclismo existe una constante de relación precio calidad presente como un óptimo a conseguir en condiciones normales de inversión, es decir, que dadas las posibilidades de cada ciclista, se puede buscar la mejor bicicleta posible por uso destinado, y por rango de precio mínimo y máximo.

De esta forma, las bicicletas en uso, tienden a ser valoradas según el uso que se les esté dando, las condiciones de la o el ciclista (capital cultural incorporado), y de las condiciones en las que se observe la bicicleta.

En este último punto, las y los ciclistas entrevistados supieron reconocer qué tipos de bicicletas en su opinión tienden a ser más y menos valoradas en contextos de movilidad.

Entre las bicicletas menos valoradas, se mencionan de forma transversal, las bicicletas especializadas tanto para el lado de las bicicletas de ruta como las de montaña, en un extremo, tanto una bicicleta de triatlón como una bicicleta de descenso serían malas bicicletas urbanas de transporte por el sencillo motivo que sus prestaciones son diferentes a las que se requieren para un uso adecuado en condiciones cotidianas de transporte. La inversión que requiere ese tipo de bicicletas, la indumentaria y el propósito para el que son

fabricadas no guarda relación con el propósito de una experiencia satisfactoria de transporte en bicicleta, permitiendo una postura cómoda, sobre una bicicleta que responda técnicamente en cuanto a la velocidad, al frenado, o a la resistencia a los baches.

En este escenario, las bicicletas híbridas vuelven a tener cabida, puesto que son una respuesta a la bicicleta commuter, que permite inclinar la balanza hacia la bicicleta de montaña, o hacia la ruta. Caso ejemplar, es el de las bicicletas de ciclocross, y posteriormente gravel, que comenzaron a ganar terreno, y que sus adeptos han defendido durante los últimos ocho años hasta la actualidad donde su masividad, incluso entre quienes no practican el gravel como disciplina pseudo recreacional y deportiva, sino que la prefieren puesto que en palabras de Cristobal P. “es una rutería con esteroides...”.

En relación a la indumentaria, se entiende que el punto de partida es el de incorporar ropa deportiva, especializada o no para el ciclismo, pero que permita movilidad y transpirabilidad, para luego avanzar hacia la ropa más técnica como calzas con acolchados, ropa interior acolchada, zapatillas con fijación (que requieren pedales especiales) entre otros.

Para el caso del ciclismo a modo de transporte, la elección de la indumentaria muchas veces depende de la intensidad de la actividad física, que de no ser demasiado exigente, podría resultar en ser simplemente ropa cómoda, pero que de requerirlo puede incluso significar el cambiar la indumentaria completa al movilizarse.

En cuanto a seguridad, la gran mayoría de las y los ciclistas observados y entrevistados usan y declaran usar casco, siendo pocas las ocasiones en las que este implemento no se utiliza. En una segunda opción se puede apreciar el uso de lentes deportivos, y en una tercera posición podrían observarse los guantes.

En cuanto a accesorios, la utilidad que puedan tener ciertos implementos tiende a guardar relación con su uso tal como en el caso de las parrillas, luces o elementos reflectantes.

En todos los casos anteriores, si bien generalmente existen parámetros objetivos que explican de cierta forma la preferencia por determinado tipo de bicicleta, indumentaria o accesorios por su uso y función,

también se declara y se puede observar una construcción estética que Appadurai (2001) mencionaría como un gesto estético de consumo cultural, en el que sea una estética hegemónica, o una que pretenda ser contra- hegemónica, siempre cuida ciertos márgenes o parámetros para expresar y mostrar explícita o implícitamente un discurso presente.

En este ámbito, se pueden reconocer modas pasajeras, como lo fueron en un tiempo el uso de la bicicleta de piñón fijo con pitillos, sin casco, o como fueron por un breve momento los cortavientos de colores, o las gorras ciclistas de visera corta, etc.

En estas observaciones, según las preferencias de las y los ciclistas entrevistados, la idea de sentirse cómoda o cómodo sobre la bicicleta, tratando de mantener o extender una estética coherente entre las preferencias de ropa de uso diario con el ejercicio ciclista, y finalmente la elección de la bicicleta, se convierte como conjunto, en una declaración de principios más o menos legibles, y que en ese caso, expresará tanto en lo estético como en lo performático, cierto tipo de capital simbólico conformado por los elementos materiales, culturales y sociales capitalizados.

De esta forma, el cómo las personas identifican, reconocen, comprenden y valoran las formas de ciclismo del resto, habla también de su capital cultural, y del habitus ciclista en tanto que se reconoce, se repite y se recrea en un espacio que se reproduce y se construye constantemente.

A nuestro parecer, es importante entender en el análisis del capital simbólico, que el capital cultural legitimado e incorporado debe actualizarse o va perdiendo gradualmente su validez. Es decir que si bien hay expresiones de capital cultural que pueden no perdurar o mantenerse para siempre en cuanto al capital incorporado o performance física, hay elementos que deben flexibilizarse en cuanto a parámetros de evaluación; lo que fue valioso antes, no necesariamente tendrá el mismo valor en el presente o en el futuro, no porque pierda su valor lo antiguo, sino que las nuevas expresiones pueden adquirir o compartir valor con las expresiones de capital cultural y simbólico antiguas.

4.11 Valoración de las principales prácticas ciclistas por parte de los usuarios de la bicicleta como medio de transporte.

En el marco de valoración del ciclismo urbano de transporte desde la perspectiva de los capitales de Bourdieu (1998) observamos cómo diferentes prácticas ciclistas de estilo más recreativo o deportivo pueden aportar en forma de capital al ciclismo de transporte por medio de la depuración de la técnica, de la capacidad física, los contactos sociales, el conocimiento de nicho, que pueden transferirse muchas veces desde esas otras prácticas al uso de la bicicleta en un contexto de transporte.

Teniendo esto en consideración, podemos dar cuenta de que el capital simbólico en el ciclismo urbano considera este bagaje, y lo expresa en las diferentes formas de capitales a su vez.

Relacionándolo a los conceptos presentes en el campo social de Bourdieu, identificamos que las y los ciclistas urbanos que poseen una base de aprendizaje más ligada al ciclismo de montaña tienden a practicar un estilo de conducción más vistoso, atrevido y técnicamente más ágil en comparación al estilo de conducción de las y los ciclistas con un estilo más rutero, el cual privilegia la economía de los movimientos en la conducción, y se concentra en líneas más rectas de recorrido.

Esta idea se refuerza al tener en consideración las diversas observaciones realizadas, a la vez que las y los ciclistas entrevistados, tienden a su vez a reconocer cómo se expresan estos gestos técnicos y comienzan a adquirir valor en los contextos de movilidad.

En este sentido, las principales prácticas ciclistas que coexisten en los espacios urbanos junto a la movilidad tienden a ser deportes urbanos o estilos de conducción y de ciclismo en si mismo.

Reconocer las limitaciones técnicas asociadas a un estilo de bicicleta nos puede entregar información respecto al posible comportamiento de las y los ciclistas en cuestión, pudiendo por ejemplo asociarse en planos generales, a una bicicleta rutera (o de características ruterías) a la velocidad y una maniobrabilidad moderada, las bicicletas de montaña, se puede asociar a la estabilidad y resistencia a las irregularidades, más ágil en la maniobrabilidad pero menos rápida en la velocidad etc.

Generalmente, se puede estimar el potencial técnico de las y los ciclistas al verles conducir por un tiempo que permita observarles frente a distintos escenarios.

Por este motivo, al considerar aspectos técnicos que pueden reconocerse como recursos valiosos en el contexto ciclista, es que diferentes prácticas ciclistas van a tener diferentes valoraciones asociadas a su composición en cuanto a capital simbólico.

En esto, el esquema del campo nos permitiría identificar a los agentes ciclistas, según su capital simbólico, y cómo esto juega a su vez un rol entre los diferentes agentes presentes en el campo estudiado, donde interactúan con otros individuos como los peatones, otros ciclistas, otros ciclos y vehículos motorizados.

De esta forma, para valorar las diferentes prácticas ciclistas dentro del contexto de transporte, representamos un esquema en el que el capital simbólico compuesto por medio de suma de los capitales económico, cultural y social puede asumir una forma más o menos entendible en un gráfico de tres ejes. Para este ejercicio utilizamos cuatro formas de capital simbólico/ total que se asemejan a las características de diferentes agentes observados y entrevistados:

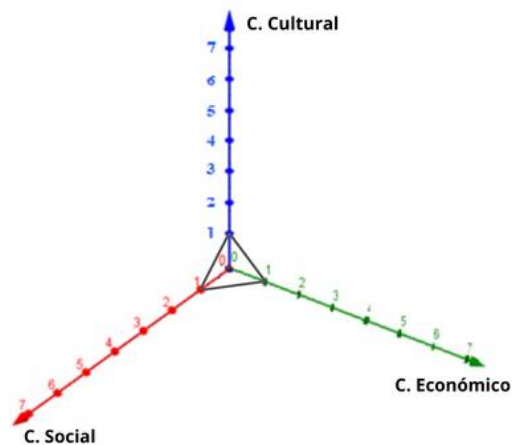


Figura 7 Gráfico de un capital total/ simbólico bajo, con una valoración mínima de capitales.

Fuente: Elaboración propia. 2023

Este gráfico podría asociarse a un estado inicial de los usuarios de la bicicleta en condiciones mínimas. En la adultez, las y los ciclistas que entran dentro del campo del ciclismo urbano de movilidad no parten necesariamente de cero, puesto que existen elementos que se adquieren en etapas formativas que podrían generar una base.

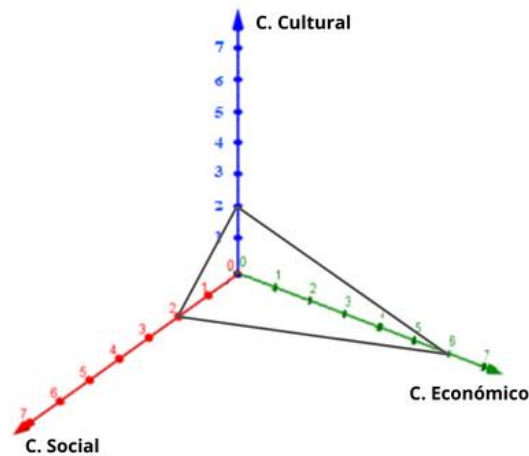


Figura 8 Gráfico de un capital total/ simbólico bajo, con predominio de capital económico.

Fuente: Elaboración propia. 2023

En este tipo de gráfico (Figura 8) podríamos observar una forma de capital total /simbólico que se observa actualmente de individuos en edad madura (principalmente hombres mayores de 35 años), con poca experiencia en ciclismo, pero que con cierta estabilidad económica adquieren una bicicleta de gama media alta, y gama alta, utilizadas principalmente en contextos recreativos, y eventualmente como medio de transporte. Este tipo de ciclista, podría asociarse en la actualidad a formatos de ciclismo tales como el enduro y el gravel, los cuales tienen una versión deportiva, pero buena parte de quienes lo practican se encuentran en una etapa recreativa.

En este caso, si las condiciones materiales no son acompañadas por cierto capital social o cultural, tiende a quedar en evidencia esta carencia de talento o redes, y en general no se logra suplir lo suficiente para

contrarrestar una legitimación o disputar poder simbólico dentro del campo social ciclista, y en específico el campo ciclista urbano.

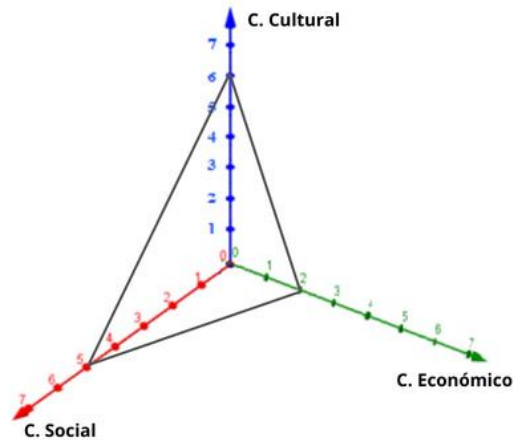


Figura 9 Gráfico de un capital total/ simbólico con presencia de capitales social y cultural por sobre capital económico. Fuente: Elaboración propia. 2023

Esta relación de capitales suele ser la más común en un escenario convencional de ciclismo urbano entre personas con experiencia. Si bien, la base de capital social y cultural puede cultivarse con el tiempo, existe una curva de aprendizaje que las y los ciclistas declaran que es exponencialmente mejor para adquirir conocimientos, experiencia y entablar relaciones sociales de nicho en una etapa de juventud que considera una predisposición física más favorable a la actividad física, y más tiempo de ocio que en la adultez con una carga laboral y familiar apegada a una norma tácita.

En este escenario, las y los ciclistas que han capitalizado lo suficiente en relación a elementos técnicos y sociales por sobre todo, podrán prescindir del lujo y seguir teniendo un buen rendimiento con una inversión económica moderada.

Traduciéndolo a cifras aproximadas, una bicicleta de un valor medio bajo, podría rondar los \$400.000 y permitir un desplazamiento eficaz, sin comprometer el rendimiento físico del usuario en condiciones de transporte.

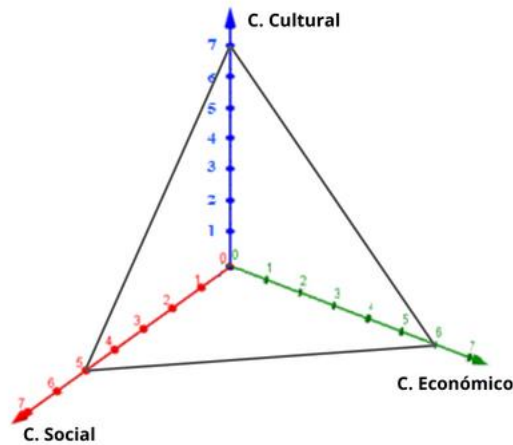


Figura 10 Gráfico de un capital total/ simbólico alto en plano general.

Fuente: Elaboración propia. 2023

En este escenario hipotético, podemos ubicar a personas que se han dedicado a cultivar la técnica, el conocimiento, las relaciones sociales pertinentes, y además poseen las condiciones materiales para costear elementos de gran valor económico. En tal caso, también podríamos ubicar a personas que dedicándose al ciclismo, y teniendo redes de contacto adecuadas, tiene acceso a elementos materiales de buena calidad. En este caso, una persona que se dedique al ciclismo y que además utilice la bicicleta como medio de transporte probablemente esté fuera del ciclismo deportivo de elite, considerando que en tales circunstancias es necesario el descanso del cuerpo, y el cuidado del mismo, evitando accidentes de trayectos innecesarios.

En ese sentido, es difícil encontrar a ciclistas que regularmente circulen en bicicletas de alta gama en contextos de transporte puesto que, mencionado anteriormente, los agentes que se dedican a diferentes disciplinas o prácticas ciclistas, suelen tener más de una bicicleta activa, y las bicicletas de transporte en esos casos no suelen ser demasiado costosas por razones también comentadas anteriormente; no es necesario el contar con elementos de tope de línea, el utilizar materiales de competición en circunstancias de transporte no tiende a ser una decisión popular (teniendo la posibilidad de no hacerlo), y en casos de que sea la única posibilidad, o cuando se decide hacerlo es cuando más presente se ve esta forma de capital total y simbólico alto en todos los aspectos.

Para efectos de nuestra investigación, se pudo observar y atestiguar que las disputas o luchas por el capital simbólico se presentan por medio de verdaderos enfrentamientos fugaces y agónicos en el sentido de la teoría de juego de Caillois (1986) y suele resultar en situaciones de competitividad controlada asociada principalmente a la técnica o al despliegue físico de las y los ciclistas en movilidad.

V CONCLUSIONES

5.1 Conclusiones

Para responder nuestra pregunta de investigación, podemos remitirnos a nuestra hipótesis, la cual indica que los criterios de valoración presentes en la elección de la bicicleta como medio de movilidad urbana descansan en tres factores fundamentalmente; criterios económicos, sociales y culturales. En el desarrollo de nuestra investigación pudimos dar cuenta de que si bien, efectivamente estos criterios aplican para decidir optar por la bicicleta como medio de transporte, existen diferentes formas de entrar en el ciclismo urbano como circuito sociocultural.

Por medio del análisis de los conceptos, y en específico, la presencia de los capitales de Pierre Bourdieu, pudimos observar que en sí mismo, cada forma de capital puede ser una de las variables primordiales para decidir transportarse en bicicleta; el criterio económico privilegiará el ahorro en tanto que una bicicleta de un costo moderado tenderá a pagarse con el ahorro de los pasajes de transporte público, o de bencina y costes asociados a los vehículos motorizados privados. Además, en este factor, podemos encontrar los beneficios a la salud asociados, puestos en valor por gran parte de las y los entrevistados, como un factor a considerar, tanto en los efectos del bienestar físico como emocional.

En relación al capital social, el uso de la bicicleta puede ser una causa o el efecto de la socialización en torno a esta actividad, y puede por lo demás, reforzar o generar nuevos lazos sociales entorno a la actividad física, recreativa y de transporte.

Culturalmente, podemos identificar elementos que hacen del ciclismo una actividad con elementos presentes en el desarrollo teórico y conceptual de Bourdieu referente a un habitus ciclista en el que se

tensionan, se reafirman y se construyen diferentes dinámicas de relacionarse con el entorno físico y social. De esa forma, el construirse como ciclista y a la vez ser parte de la construcción del circuito ciclista urbano, es un elemento presente en el análisis y los resultados de nuestra investigación.

A nivel social, el ejercicio del ciclismo urbano requiere de la interacción entre agentes anónimos que participan en contextos determinados, principalmente de transporte, pero que también posee elementos de actividad física, recreación, mientras que a nivel simbólico, fuimos capaces de reconocer en ciertos circuitos de activismo ciclista, elementos políticos que cruzan al ciclismo urbano con el uso del espacio y el derecho a la ciudad, el ecologismo, feminismo, diversidad y disidencias de género, entre otros tópicos presentes en manifestaciones o ciclo marchas o cicletadas temáticas, sin embargo, pese a reconocer aquellos elementos, no se profundizó en tanto a que no respondía a los objetivos de nuestra investigación.

El ejercicio de caracterización demográfica nos permitió identificar a las y los usuarios de la bicicleta en planos generales, y nos permitió dar cuenta de que la percepción que se tiene de una posición socioeconómica es muy laxa, y tiende a considerar elementos económicos, sociales y culturales como un todo que expresa cierta posición, y en nuestra experiencia, gran parte de quienes optan por la bicicleta como medio de transporte, deben romper la inercia que implica la inversión inicial, y realizar ese primer esfuerzo habla de un mínimo de capacidad de consumo en la mayoría de los casos.

En relación a lo anterior, es necesario destacar que esta adscripción a una posición socioeconómica media se percibe independiente de la comuna de origen. De esto, se desprende a su vez que gran parte de la población de la región metropolitana vive en comunas alejadas de sus lugares de estudio y trabajo, y la condición física y el tiempo de traslado tiende a ser una limitante o una dificultad que puede desmotivar o hacer desistir a personas que se están iniciando en el uso de la bicicleta, o a personas que sufren cambios en su rutina de transporte ciclista; cambio de trabajo, cambio de horario, aumento de las distancias.

En ese sentido, podemos dar cuenta de que la mayor parte de las personas entrevistadas que se movilizaban más consistentemente en bicicleta, se mueven en trayectos generalmente menores a 10km acumulados entre la ida y la vuelta entre su hogar y sus lugares de actividades educativas o laborales, mientras que otras y otros ciclistas, con una mayor base física y técnica, pueden mantener un ejercicio de

ciclismo de transporte diario de más de 20km acumulados entre la ida y vuelta entre hogar y lugar de estudio o trabajo.

En ese sentido, destacamos que la gran mayoría de ciclistas urbanos observados forman parte en apariencia de un segmento activo laboralmente, es decir, adultas y adultos principalmente en mayoría de edad, y en contextos aparentemente de uso como transporte hacia sus lugares de trabajo. En una menor parte se encuentran adolescentes y adultos mayores ciclistas. Pese a que podríamos decir que el ciclismo es una actividad que se observa transversal en tanto a grupos etarios como de género, es todavía una actividad que mayoritariamente realizan hombres entre 25 a 35 años.

Si bien pudimos recoger información que nos permite decir que en una media, se observaron cerca de 60% de hombres versus 40% de mujeres ciclistas, estas cifras que han acortado la brecha de género durante la última década, debe ser monitoreada o registrada de forma sistemática si es que se quiere analizar el dato estadístico de una manera más representativa de un universo de ciclistas activos.

El poder profundizar en la caracterización demográfica, y desarrollar herramientas que puedan definir con mayor precisión las decisiones en torno al uso de la bicicleta podrían servir como insumo para generar políticas públicas en torno al comportamiento y potenciar el uso de la bicicleta, mientras que por otro lado, el reconocer la variedad de las prácticas ciclistas que confluyen en el contexto urbano, nos puede ayudar a generar instancias de cohesión en el circuito ciclista, propender espacios de aprendizaje seguro, como periódicamente permiten las ciclo recreo vías, sin embargo, la formación en pos de una cultura ciclista que potencie la convivencia de medios debe sistematizarse considerando a otros agentes en juego tales como a peatones, usuarios de otros ciclos, y de transporte motorizado público y privado.

En ese aspecto, la idea del derecho a la ciudad, y el derecho a la movilidad y resignificar los espacios, es una forma de construir el espacio social y fortalecer una cultura de transporte en espacios de anonimato más seguros para todas y todos.

En relación a lo anterior, nuestra investigación identificó, pero no pudo atender en profundidad, elementos de conflicto relacionados a la agresividad entre diferentes agentes, y entre propios ciclistas,

pudiendo ser testigos de violencia física, verbal, sexual y de clase, manifestándose principalmente de parte de hombres hacia otros hombres, hacia mujeres y diversas expresiones de género. De esta forma, entendemos que el ciclismo urbano no está exento de ser escenario de manifestaciones de genuina violencia simbólica y manifiesta. En ese sentido, un elemento presente en nuestra investigación, pero que no profundizamos, fueron los espacios dedicados a las bici animitas, expresiones simbólicas de ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito orientadas a visibilizar y generar un impacto visual frente a las formas de convivencia entre los distintos modos en los espacios de movilidad.

Para estos efectos, el considerar los espacios de movilidad y de anonimato como lugares antropológicos nos dispuso a tener diversas formas de participación en expresiones de ciclismo, desde participar en diversos formatos deportivos y recreativos, trabajar en talleres de ciclismo, participar en la formación y gestión de un club social y deportivo, con la consecuente participación deportiva, además de participar en espacios de formación y educación popular en torno al ciclismo. Como resultado de todas estas formas de relacionarme con el ciclismo, podría reconocer formas de capitales que en lo personal podría considerar que aumentaron a raíz y en el transcurso de esta investigación.

Para finalizar, quisiera enfatizar en la importancia de flexibilizar y ampliar la perspectiva disciplinar de la antropología a temas que no suelen ser atendidos con la frecuencia que podría atenderse. Por mi parte, siendo testigo del surgimiento de investigaciones que sí atienden este tipo de temáticas desde diferentes enfoques disciplinares, confirmo que la perspectiva antropológica en temáticas sociales y culturales de investigación puede tener un enfoque menos convencional y generar insumos o marcar una diferencia en cómo se llega a un conocimiento didáctico y científico en el sentido de aprender e intentar comprender los fenómenos por medio de procesos científicos prácticos.

Las instancias del activismo ciclista, las organizaciones formales que existen en torno al ciclismo en sus diferentes expresiones, permiten fortalecer el tejido social y cultural de este campo, y permite legitimar las demandas de una masa de individuos que utilizan el espacio físico de una forma que apoyada por políticas públicas de implementación de elementos materiales, legislativos y formativos, podría tener un mayor impacto positivo en la movilidad urbana.

VI Carta Gantt

	Abr				May				Jun				Jul				Ago				Sep				Oct				Nov				Dic				Ene				Feb				Mar			
Semanas	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Planteamiento del problema	■	■																																														
Revisión pregunta de investigación y objetivos			■	■																																												
Primera entrega: Marco Introdutorio									■																																							
Segunda entrega: Marco conceptual- Marco metodológico													■																																			
Análisis preliminar de datos													■	■																																		
Presentación Final Seminario de Grado I													■	■																																		
Terreno															■	■																																
Presentación preliminar: modificaciones post -terreno																	■																															
Análisis de datos																	■	■	■	■																												
Tercera entrega: Marco de exposición y discusión de resultados																					■																											
Cuarta entrega: Conclusiones																									■																							
Correcciones finales																											■	■																				
Entrega final																																																
Defensa																																																

VII Referencias bibliográficas

- Appadurai, A. (1991). La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías. México. Grijalbo.
- Appadurai, A. (2001). La modernidad desbordada. México. Fondo de Cultura Económica.
- Auge, M. (2008). Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Barcelona, España. Gedisa.
- Auge, M. (2009). Elogio de la bicicleta. Barcelona, España. Gedisa.
- Baroni, F. (2008). La Bicicleta: Mito, técnica y pasión. Santiago, Chile. Editorial Oceano.
- Berman, M. (1989). Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. Buenos Aires, Argentina. Siglo veintiuno Editores.
- Bourdieu, P. (1987). Los tres estados del capital cultural. Sociológica. Revista del departamento de sociología. Año 2, número 5.
- <http://www.sociologiamexico.azc.uam.mx/index.php/Sociologica/article/view/1043/1015>
- Bourdieu, P. (1998). La Distinción. Criterios y bases sociales del gusto. Madrid, España. Taurus.
- Bourdieu, P. (2000a). Cosas dichas. Barcelona, España. Gedisa.
- Bourdieu, P. (2000b). Intelectuales, política y poder. Argentina. Editorial universitaria de Buenos Aires, Eudeba.
- Bourdieu, P. (2007). El sentido práctico. Buenos Aires, Argentina. Siglo XXI editores.
- Caillois, Roger. (1986). Los juegos y los hombres, la máscara y el vértigo. México: Fondo de Cultura Económica.
- Capretti, S. (2011). La cultura en juego. El deporte en la sociedad moderna y post-moderna. Trabajo y Sociedad. N°16, vol. XV, Verano 2011, Santiago del Estero, Argentina.
- De Certau, M. (2000) La invención de lo cotidiano. Universidad Iberoamericana. México.
- Dubet, F. (2015). ¿Por qué preferimos la desigualdad? (aunque digamos lo contrario). Buenos Aires, Argentina. Siglo veintiuno editores.

- Dutch Cycling Embassy, (2018). Dutch Cycling Vision. <https://dutchcycling.nl/>
- Elias, N. y Dunning, E. (2016). Deporte y ocio en el proceso de la civilización. México. Fondo de Cultura Económica.
- Fincham, B. (2008). Balance is Everything: Bicycle Messengers, Work and Leisure. *Sociology*, 2008; Volúmen 42; Págs. 618-634. <http://soc.sagepub.com> Sociology DOI: 10.1177/0038038508091619
- Fisher, M. (1997). Alleycat Courier. *The Atlantic*. July 1997 Issue
<https://www.theatlantic.com/magazine/archive/1997/07/alleycat-couriers/376910/>
- Guajardo, M. (2015). La bicicleta mágica de Sergio Krumm. Santiago, Chile. Ediciones SM.
- Harvey, D. (1977). Urbanismo y desigualdad social. España. Siglo veintiuno editores.
- Harvey, D. (2013). Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Madrid, España. Ediciones Akal.
- Heinemann, K. (2003): Introducción a la metodología de la investigación empírica en las ciencias del deporte. Barcelona, España: Editorial Paidotribo.
- Herlihy, D. (2004). *Bicycle: The History*. US. Yale University Press.
- Huizinga, J. (2007). *Homo Ludens*. Madrid, España. Alianza/ Emecé Editores.
- Jordi, M. (2016). Pobres, deportistas y ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades. *Revista de Antropología Experimental* n° 16: 129-146). España: Universidad de Jaén.
- Jordi, M. (2017). Estudio de percepciones sobre la salud en usuarios de la bicicleta como medio de transporte. *Salud Colectiva*. N°13(2):307-320.
- Joseph, I. (2002): El transeúnte y el Espacio urbano. Sobre la dispersión y el espacio urbano. Barcelona, España. Gedisa.
- Kelly, C. (2014): *Fat-tyre Flyer. Repack and the rebirth of mountain biking*. Boulder, Colorado, USA. Velo Press.
- Kreimer, J.C. (2013): *Bici Zen. Ciclismo urbano como camino*. Santiago, Chile. Catalonia.

Kreimer, R. (2006) La tiranía del automóvil. Buenos Aires, Argentina. Anarres.

Lefebvre, H. (1978): El derecho a la ciudad. Barcelona, España. Ediciones Península.

Lorenzi, E. Ortega, D. El reto de la movilidad sostenible. Del cuerpo ciclista al espacio urbano y su observación etnográfica. En Revista de Antropología Experimental nº 16, 2016. Universidad de Jaén (España) Monográfico: El reto del ciclismo urbano, texto 1: 1-9

Matamala, T. (2013). Chile Bicicleta. Una crónica de pedales y nostalgia. Santiago: Aguilar.

Medina, F. Introducción. La antropología del deporte en España: Visión crítica y perspectivas de futuro. En Revista de Dialectología y Tradiciones Populares, Vol.LXI, nº2. 2006. Págs.. 7-17.

Rodríguez, A. (2008): El deporte en la construcción del espacio social. Madrid, España. CIS

Rojas, R. (2012): La movilidad no motorizada, Azcapotzalco y la Universidad Autónoma Metropolitana. Tesis para optar el Grado de Maestro en Planeación y Políticas Metropolitanas.

Hernández, R. Fernández, C. Baptista, P. (2014). Metodología de la Investigación. México D.F. Mc Graw Hill Education.

Skarmeta, A. (2015): Desnudo en el tejado. Santiago: Penguin Random House Grupo Editorial.

República de Chile. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. SECTRA. Análisis del Comportamiento de la demanda de infraestructura especializada para bicicletas. Urbanismo y Territorio. Santiago, 2013.

República de Chile. Subsecretaría de transportes. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. SECTRA. Plan Maestro de transporte de Santiago 2025. Santiago, 2013.

Valenzuela, A. (2013). El Boom del ciclismo urbano: El rol del desarrollo urbano y las políticas públicas. (Tesis presentada al Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile, para optar al grado académico de Magister en Desarrollo Urbano). Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.

VIII Anexos

8.1 Pauta de observación

Lugar:

Fecha:

Hora:

Dirección:

Espacio Fijo	<ul style="list-style-type: none">-Talleres (mecánicos, venta de artículos de ciclismo).-Tiendas (Ventas de artículos de ciclismo mixto, café, bares, ropa, etc.).-Espacios públicos de acceso abierto para ciclistas (Plazas, parques, estacionamientos de bicicletas, etc.).
Espacios móviles	<ul style="list-style-type: none">-Parques abiertos para tránsito en bicicleta.-Velódromos.-Ciclo-vías.-Calles y Avenidas.
Características Sociales del Espacio	<ul style="list-style-type: none">-Características etarias.-Sexo.-Tipo de actividad realizada en bicicleta.-Características de las bicicletas utilizadas.

	<ul style="list-style-type: none"> -Accesorios de ciclismo utilizados. -Indumentaria de ciclismo utilizado. -Formas de interacción de quienes frecuentan o hacen uso del espacio. -Formas y/o dinámicas del uso del espacio. -Códigos de conducta y convivencia entre ciclistas (y otros agentes). -Códigos de conducta en espacios de movilidad.
--	---

8.2 Pauta de entrevista semiestructurada

Nombre

Edad

Ocupación

Comuna de residencia

Ingreso aproximado

Educación

<p>Identidad y Posición en el espacio social</p>	<p>Auto- identificación de la posición social</p>	<p>Si usted tuviera que ubicarse en alguna categoría (clase media, alta, baja), ¿cómo se definiría y por qué?</p>
--	---	---

	<p>Otros significativos en la construcción de la posición social</p> <p>Definición de la propia posición social</p>	<p>¿Quiénes cree usted que son las personas que están en una posición socioeconómica superior a usted?</p> <p>¿Qué tipo de actividades cree que tiene esa gente?</p> <p>¿Dónde viven? (comuna de la ciudad de Santiago o tipo de barrio) ¿cómo se movilizan?, ¿qué comunas frecuentan?</p> <p>¿Quiénes cree usted que son las personas que están en una posición socioeconómica inferior a usted?</p> <p>¿Qué tipo de actividades cree que tiene esa gente?</p> <p>¿Dónde viven? (comuna de la ciudad de Santiago o tipo de barrio) ¿cómo se movilizan?, ¿qué comunas frecuentan?</p>
--	---	---

	<p>Definición de la propia posición en el circuito ciclista</p>	<p>¿Qué características tienen las personas la clase en la que ud. se adscribe?</p> <p>¿Qué tipo de trabajo cree que tiene la gente de la clase en la que se adscribe?</p> <p>¿Dónde vive? (comuna, casa o departamento, barrio)</p> <p>¿Qué tipo de bicicleta(s) posee? (definir el número de bicicletas, posibles marcas, usos destinados)</p> <p>¿Cuáles son las rutas que más utiliza en bicicleta? ¿Qué comunas frecuenta y por qué motivo? ¿Cuáles son sus espacios de movilidad favoritos? ¿Qué características tienen?</p> <p>¿Cuál es el nivel de gasto promedio mensual o anual destinado a la mantención o mejora de la(s) bicicleta(s)?</p> <p>¿Cuál es el uso principal que Ud. da a la bicicleta? (recreativo, transporte de hogar al lugar</p>
--	---	---

	<p>Marcas de distinción</p>	<p>de trabajo y/o estudio, actividad física, trabajo, etc.)</p> <p>¿Utiliza la bicicleta como un medio para realizar actividades de sociabilización? ¿El uso de la bicicleta es parte de la actividad de socialización? ¿En qué momentos sí, y en cuales no? (Reuniones con amistades, pareja, familiares, etc.) ¿Cuáles, cuándo y cómo las realiza?</p> <p>¿Utilizas redes sociales en relación al ciclismo urbano? (compra y venta de artículos ligados al ciclismo, foros, ayuda técnica, asociaciones, etc.) ¿Cuáles? ¿Afectan de alguna forma la forma de relacionarse entre ciclistas? ¿Qué efectos tienen las redes sociales sobre el ciclismo urbano?</p> <p>En su caso ¿Cómo y en qué momento surgió el uso de la bicicleta urbana como medio de transporte? ¿Con qué frecuencia la utiliza?</p> <p>¿Cómo catalogaría su desempeño como ciclista urbano? (Destrezas, desempeño en distancias, conocimiento de mecánica,</p>
--	-----------------------------	--

		<p>conocimiento de marcas, conocimiento de las leyes del tránsito, etc.)</p> <p>¿Cuáles son las características que considera a la hora de optar por una bicicleta de uso cotidiano? Y ¿Cuáles descarta? <i>(Por ejemplo, características técnicas, usos que podría tener la bicicleta, usos que descarta en una bicicleta)</i></p> <p>¿Podría reconocer o reconoce actividades y/o características extra ciclísticas, que se asocian de alguna manera al ciclismo urbano actual? <i>(tipos de atuendo, alimentación, actividades físicas complementarias al ciclismo, música, etc. que se pueda relacionar al ciclismo urbano)</i></p> <p>¿Podría reconocer marcas de mayor o menor categoría de bicicletas, indumentaria y/o accesorios de uso ciclista?</p> <p>A su parecer, ¿Qué elementos materiales permiten identificar a un buen ciclista urbano? ¿Qué prácticas ciclistas; formas de transitar, de interactuar con otros ciclistas, de maniobrar la bicicleta permiten hablar de un buen ciclista?</p>
--	--	---

		<p>¿Qué prácticas asociaría a un mal ciclista y por qué?</p> <p>¿Qué formas de interacción o comunicación reconoce entre ciclistas y usuarios de espacios de movilidad? Verbal, para verbal. Con peatones, con otros ciclistas, con otros ciclos, con usuarios de vehículos motorizados.</p> <p>¿Cree usted que podría reconocer qué posición socioeconómica tiene la gente por las características de su bicicleta o las rutas que esta realiza? ¿Cómo reconocería a gente de clase alta, media o baja? <i>(Indagar: ropa, tipo de bicicleta, rutas, jerga, modos de hablar, lugares frecuentes)</i></p>
Expectativas	Expectativas de estilo de vida relacionadas al ciclismo.	<p>¿Cómo se imagina a mediano y largo plazo su relación con la bicicleta como medio de transporte? ¿Considera a la bicicleta como un medio de transporte adecuado en su estilo de vida futuro? ¿Considera a la bicicleta al tomar decisiones (o tomar en un futuro) decisiones como donde vivir, opción de un vehículo motorizado?</p>