

Antropología Experimental<http://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae>

2024. nº 24. Texto 32: 441-458

Universidad de Jaén (España)

ISSN: 1578-4282 Depósito legal: J-154-200

DOI: <https://dx.doi.org/10.17561/rae.v24.8617>

Recibido: 08-01-2024 Admitido: 23-09-2024

Habitar en bicicleta.**Una disputa por la configuración de lo público en Santiago de Chile****Inhabiting by Bicycle. A Dispute over the Configuration of the Public Sphere in Santiago, Chile****Diego PÉREZ ESPECH**

Universidad de Chile (Chile)

diegoperespech98@gmail.com

Resumen

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

Abstract

The recent growth of urban cycling in Santiago has made mobility and urban planning a central theme for reflecting on public spaces. The adaptation of the morphology of the Chilean capital based on automobiles has articulated a city model where public space transforms into a connective space, losing its role as a space for sociability, and reproducing a fragmented planning that favors districts with greater investment capacity. In this regard, how do regular bicycle users perform and shape public space? Through interviews and a multisited ethnographic process (Jirón, 2016), the study analyzes six cases of cycling groups formed during the Social Outburst in Chile (2019). It argues that cyclists shape mobility habits through tactics and strategies that involve the disorganization of public space and fleeting victories during displacement. Additionally, they inhabit public space from its limits, dealing with physical coercion, insufficient road infrastructure, and mistrust towards other modes of mobility. Configured as a motorized environment, public space takes shape through competition for its use and the pursuit of recognition as a legitimate mode of mobility.

Palabras

Movilidad urbana. Espacio Público. Experiencia de habitar. Ciclismo urbano

Clave

Urban Mobility. Public Space. Dwelling Experience. Urban Cycling

Introducción

La construcción del espacio público, a escala humana, se desarrolla a través de relaciones sociales estáticas y desplazamientos cotidianos. Desde una perspectiva sociológica, las prácticas diarias que los y las habitantes realizan en una ciudad diseñan y significan el espacio. El territorio, además de ser un conjunto de elementos materiales, también es el resultado de procesos socioculturales (Aliste & Musset, 2014); se encuentra contenido en los imaginarios, discursos y prácticas de los actores sociales. En este escenario, el estudio de las personas que hacen uso habitual e intensivo de la bicicleta busca conceptualizar el espacio público desde la unidad de significado primaria: los habitantes y sus formas de habitar. En su acepción política, lo público se entiende como un espacio de debate o deliberación en el que convergen los sentidos generales de la ciudadanía (Barozet & Méndez, 2012). Sin embargo, ampliando los márgenes analíticos, en su acepción urbana lo público refiere tanto a los espacios simbólicos, como físicos, que organizan la cultura de una ciudad y la ciudadanía. La configuración histórica de la ciudad es la historia del espacio público (Borja & Muxi, 2003).

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

De la mano con el proceso de desconfinamiento –el uso nuevamente de espacios compartidos y la necesidad de desplazamiento–, el crecimiento exponencial del parque automotriz ha tensionado el régimen de transporte en la capital chilena: un espacio público definido morfológica y normativamente en favor del transporte particular motorizado. Esto responde una forma de sobrerepresentar las estrategias de movilidad de los sectores de mayores ingresos, en desmedro del transporte público y otros modos de movilizarse. Mediante el reconocimiento de las subjetividades y experiencias ciclistas, esta investigación propone su conceptualización como actores relevantes para comprender la configuración de lo público en Santiago. La bicicleta introduce una dimensión experiencial personalizada que paradójicamente también se articula como un logro colectivo (Bernasconi & Tham, 2016). Así, se abre la posibilidad de pensar las colosales ciudades latinoamericanas a una escala humana y desde estrategias de movilidad particulares que construyen la ciudad en base a sus experiencias; un sujeto de estudio que permite revelar el potencial transformador de la movilidad sustentable. Incorporar las prácticas ciclistas en el diseño de la ciudad y el espacio público implica reflexionar críticamente sobre el modelo de crecimiento urbano. El propósito de este artículo está en caracterizar las formas en que las personas con un uso habitual de la bicicleta construyen lo público en Santiago de Chile, a partir de una caracterización de las prácticas de movilidad y los procesos de significación del espacio público.

La investigación se construyó a partir del estudio de seis casos de personas partícipes en distintas agrupaciones ciclistas repartidas por Santiago. La diversidad de casos abarcó un colectivo reunido en torno al reconocimiento de las dicidencias sexo-genéricas, una agrupación separatista de mujeres feministas, tres agrupaciones arraigadas a comunas específicas de Santiago y una agrupación dedicada a las carreras urbanas en bicicletas de piñón fijo tipo *AlleyCat*¹. Acabada de las dos dimensiones que resultaron del estudio, a saber: la comprensión de las tácticas y estrategias de movilidad ciclista y los significados del espacio público al desplazarse en bicicleta por Santiago. Finalmente, las conclusiones ofrecen una reflexión sociológica de la construcción de lo público a la luz de los resultados; la competencia por el espacio como cultura estructurante de las prácticas de movilidad, la imposición de límites para el uso del espacio público y el desarrollo de prácticas sociales transgresivas por parte de los usuarios de bicicleta en pos de reconocimiento en el espacio público. Esta construcción del problema tuvo como principales herramientas

¹ Carreras informales en bicicleta contemplan un circuito extenso al interior de áreas urbanas.

metodológicas la entrevista en profundidad y la etnografía multisituada para hilar los procesos culturales imbricados en el estudio comprensivo de la movilidad (Jirón & Imilan, 2016). El artículo ofrece una lectura de las complejas tramas presentes en el habitar móvil, reflexionando sobre la práctica ciclista como una forma particular de estar en el espacio público, que nace de la exclusión en las calles; lo público como un objeto en constante construcción por los discursos y experiencias en los desplazamientos de los y las participantes.

La primera sección del artículo recoge los antecedentes que enmarcan el habitar móvil en Santiago y otras ciudades latinoamericanas; la relación entre movilidad y desigualdad y una visión general de la historia reciente del ciclismo urbano en la capital chilena. La segunda parte, expone los principales elementos teóricos que nutren la comprensión sociológica del fenómeno estudiado, haciendo una revisión general de los principales pilares que guían el sucesivo análisis. La tercera parte contempla la discusión metodológica, justificando las técnicas de construcción de información, las herramientas de análisis y la selección de casos. La cuarta expone los resultados; una descripción acabada de las tres grandes dimensiones que resultaron del estudio, a saber: la construcción del sujeto ciclista, la dimensión material de lo público y la construcción de relaciones cotidianas y lazos sociales a partir de la movilidad en bicicleta.

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

Haciendo un mapeo general de la movilidad en la ciudad de Santiago, este apartado profundiza en la congestión vehicular como una de las problemáticas centrales para la convivencia urbana entre sus habitantes. Luego, se expone el cruce entre movilidad y desigualdad socioeconómica, con el fin de perfilar a la movilidad como una forma de habitar inmersa en relaciones sociales desiguales. Finalmente, la sección cierra planteando al ciclismo urbano como un fenómeno en crecimiento y cuya consolidación ofrece nuevas perspectivas para leer el espacio habitado. Las lógicas de la infraestructura en la capital chilena se han ejecutado en función de poder satisfacer la oferta y demanda de los vehículos motorizados particulares. Ejemplo de ello, son los proyectos Vespucio Oriente I y II que están próximos a ser inaugurados; un mega proyecto concesionado por el Gobierno de Chile que contempla el cierre del Anillo Américo Vespucio: una red de autopistas circunscrita en el Área Metropolitana de Santiago, compuesta por dos calzadas de tres pistas por sentido vehicular.

Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), durante el 2020 en la Región Metropolitana se contabilizaron un total de 2.117.118 de vehículos motorizados en circulación, representando un crecimiento de un 11,3% respecto del año 2015, y siendo 1.504.177 automóviles de uso particular. Para finales del año 2021, el parque automotriz en Chile aumentó considerablemente, llegando a bordear los 5,5 millones de unidades según la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC, citado en ISCI, 2021). Esto resulta problemático si se considera que la tasa de crecimiento del parque automotriz aumenta con una velocidad mucho mayor que la infraestructura urbana disponible. Las consecuencias del exceso de vehículos motorizados en Santiago se evidencian en el costo del tiempo. Según el informe de Congestión Urbana del Banco Interamericano de Desarrollo² (2021), la capital de Chile se ubicó como la segunda ciudad de América.

La relación entre la movilidad y la morfología de las ciudades es evidente, y que la base del desarrollo urbano sea el transporte motorizado es causa y síntoma de una ciudad insostenible (Felmer, 2021). Los elevados niveles de congestión vehicular, el aumento del tiempo del viaje, los costos de desplazamiento y las perjudiciales consecuencias para la calidad de estos fueron parte del negativo impacto social (Arellano & Saavedra 2017). Sin embargo, estas consecuencias no afectan a la población de manera equitativa, ya que quienes pertenecen al quintil de mayores ingresos realizan el 50% de sus viajes en automóvil particular, en contraste con el menos de 5% realizado por el quintil más bajo (Giraldez et al. 2019).

² Abreviado también por las siglas "BID". Latina y el Caribe con el más alto valor del tiempo, quedando solamente detrás de Montevideo. Según el mismo estudio, Santiago es la séptima ciudad con mayor congestión vehicular en la región, después de Sao Paulo, Ciudad de México, Lima, Bogotá, Río de Janeiro y Buenos Aires, y el quinto lugar –después de Bogotá, Lima, Montevideo y San Salvador– según las horas perdidas por viajero en el tráfico. Para tener una proporción, si bien Sao Paulo perdió en congestión vehicular más del doble de horas que Santiago (702 millones de horas y 160 millones de horas respectivamente) (BID, 2021), el total de horas perdidas en la capital chilena significó un 1% del PIB de Santiago, en contraste con el 0,9% que significó para Sao Paulo. Es decir, el costo de moverse en Santiago es considerablemente perjudicial para la situación nacional en comparación a otros países donde la congestión es incluso aún mayor.

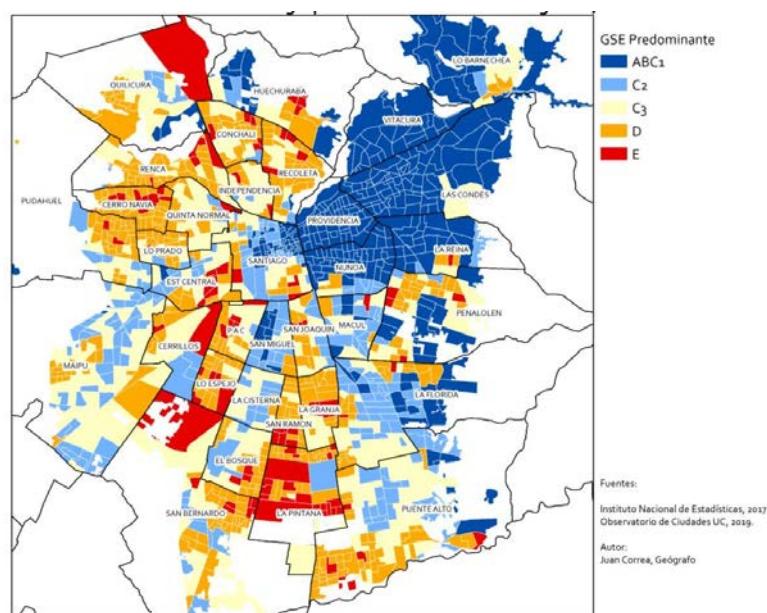
Además, cabe señalar que las principales zonas de congestión en Santiago corresponden al centro de la ciudad y al sector oriente respectivamente (BID, 2021). La clara concentración de los puestos de trabajo en esas zonas da cuenta de un modelo de ciudad monocéntrico (Arellano y Saavedra, 2019); un distrito central que incluye la mayoría de las actividades desarrolladas por la población de la ciudad, así como a la población de mayores ingresos, mientras que se relega a la periferia a los grupos de menores ingresos.

Los problemas relativos a la congestión vehicular conviven con la necesidad de movilizarse. Según la Mesa Regional de Movilidad (2019), se estima que, del total de viajes realizados al día en Santiago, un 20,7% corresponde a viajes hacia el trabajo, de los cuales un 14,5% incluyen distancias entre 7 y 10 km. Además, un 9,0% de los viajes son hacia el lugar de estudio, y un 45,5% de regreso a casa. En este escenario, cabe reflexionar sobre las grandes distancias recorridas hacia los principales lugares de trabajo, junto con afrontar esta situación en el marco de la pandemia causada por el COVID-19. Desde el año 2020, debido a las medidas de confinamiento, la movilidad se vio limitada a los territorios de residencia. El uso del espacio y del transporte público quedaron restringidos por el peligro de contagiarse. Sin embargo, la adaptación al confinamiento de cientos de hogares por medio del teletrabajo, contrasta con la realidad de aquellos empleados de baja calificación e informales. Estos, además de persistir con la necesidad urgente de salir a trabajar:

“presentan una clara aglomeración en las zonas norponiente y sur de Santiago, con una correlación espacial entre zonas donde existe mayor morbilidad, menor cobertura de salud y mayor mortalidad asociada a COVID-19” (Aguirre et al. 2021, p. 49).

En complemento, según el Índice de Déficit de Ciudad (2021), un 60% de la población del Gran Santiago vive en zonas de prioridad o alta prioridad de inversión pública. Para precisar esta información, el nivel de prioridad se define según la distancia que hay por manzana a cinco bienes urbanos con financiamiento público³ (900 metros o más) y con un 70% o más de hogares vulnerables según el Registro Social de Hogares. Las experiencias de habitar se enmarcan en una ciudad con problemáticos niveles de congestión vehicular, y con débiles procesos de integración social y territorial. Esto último se evidencia en la marcada segregación espacial por grupos socioeconómicos en Santiago de Chile (OCUC, 2019) expuesta en la Figura 1.

Figura 1: Distribución por grupos socioeconómicos en Santiago de Chile.



Fuente: Observatorio de Ciudades UC (OCUC, 2019)

³ Educación inicial, educación básica, salud primaria, plazas y parques.

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

Desde comienzos del siglo XXI, se ha podido observar un crecimiento sostenido de ciclistas en Chile. Los datos producidos por la encuesta estudio Origen-Destino de Viajes (2012), evidencian un crecimiento de un 105,5% en el uso funcional de la bicicleta en Santiago; de tener 328.979 viajes diarios en el 2001, para el 2012 la suma aumentó a 676.007. Entre estos mismos años, del total de viajes registrados en Santiago, la bicicleta pasó de ser un 2,1% a un 3,9%. (Origen Destino de viajes, 2012). Además, según la Encuesta Nacional del Medio Ambiente (2018), un 8% de la población que habita en la Región Metropolitana utiliza la bicicleta como medio de transporte. Tras el estallido social del 2019, ante los problemas de locomoción pública y la destrucción de semáforos en el Gran Santiago, este crecimiento lento y sostenido se vio acelerado, y la presencia de ciclistas en las calles aumentó perceptiblemente. Un estudio desarrollado por el Departamento de estudios del Automóvil Club (CNN Chile, 2020), indica que la cantidad de ciclistas aumentó en un 10% en la capital durante los últimos meses del 2019.

En la medida en que la oleada de protestas iniciadas el 18 de octubre tendió a la concentración en Plaza Dignidad⁴, las ciclomarchas organizadas permitieron desconcentrar el espacio físico de protesta y movilizarse hacia distintos sectores de la capital: barrios de altos ingresos y hacia las periferias de Santiago. Al desplazar el foco del conflicto, la bicicleta adquiere legitimidad como un componente en la variación accionalista del conflicto y comienza a ser cada vez más común su uso como medio de protesta, incluso durante la pandemia. Esto último, junto al surgimiento de diversos colectivos ciclistas en Santiago⁵. Además, el aumento de su uso para evitar las aglomeraciones y contagios ha hecho más visibles las necesidades que desde hace años vienen levantando las agrupaciones ciclistas: la necesidad de más y mejor infraestructura, mayor accesibilidad y seguridad en los trayectos. Según CONASET⁶, para el 2020 los usuarios de bicicleta participaron en 2.934 siniestros viales, de los cuales 109 ciclistas resultaron fallecidos y 2.491 con algún tipo de lesión. De lo anterior, es relevante considerar que, del total de fallecidos por accidentes de tránsito a nivel nacional, la participación de ciclistas ha aumentado de un 5% a un 7% entre los años 2019 y 2020. En complemento, el ciclismo urbano también convive con la mala calidad de infraestructura de las ciclovías. A partir de los resultados de la Mesa Regional de Movilidad (2019), de la calificación de las ciclovías en Santiago, un total de 121,22 km (61,86%), fue calificada como ciclovías de bajo estándar. A partir de lo señalado, se abre paso a la discusión sobre la práctica ciclista como estrategia de movilidad activa, que opera como un conector espacial sustentable y eficiente en la capital chilena.

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

⁴ Zona de concentración de las principales protestas durante el Estallido Social de 2019.

⁵ Santiago Norte Pedalea, Pedales Sur Oriente, San Joaquín en Pedales, San Miguel Pedalea, La Cisterna Pedalea, Pedalhuel, Pedal Lo Prado, Pedalerxs Estación Central, Maipú Independiente, Cleteros Gol Pte. Alto, Bajos de Mena Pedalea, Lo Espejo Bike, entre otras.

⁶ Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.

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

El giro de la movilidad en los estudios urbanos implica distanciarse conceptualmente de la vivienda y el barrio como unidades aisladas entre sí (Imilán & Jirón, 2018). Las dimensiones móviles del habitar juegan con los límites difusos que hay entre lo público y lo privado en la acción de movilizarse. Al respecto, la participación en la vía pública como agentes urbanos se entremezcla con la construcción cotidiana de la vida privada; el habitar móvil involucra un desarrollo de estrategias y decisiones de movilidad que forman parte del reconocimiento como actores urbanos y participan desigualmente en la imposición cultural y normativa de los límites para hacer uso de lo público. En esta perspectiva, es relevante dialogar con los conocimientos surgidos de la experiencia y organización de prácticas sociales singulares, que construyen lo público a nivel privado, en la convivencia con otros actores y en su materialidad. El apartado perfila al ciclismo urbano como una categoría social en búsqueda de reconocimiento por otros agentes urbanos. De acuerdo a Habermas (citado en Carmenati, 2016), lo público en occidente surge como un espacio en disputa que, tras la irrupción de la sociedad de masas y la tecnocracia, sucede en un modelo de dominación que sustrae las posibilidades de deliberar políticamente por parte de la ciudadanía. Así, en lo público se alberga tanto un potencial emancipatorio, como la manipulación de la ciudadanía. Esto último, manifiesto en la tecnocracia como un sistema de dominación contemporánea que opera en nombre del interés general y el conocimiento experto –sin sesgos políticos ni individuales–, expropiando la posibilidad de la ciudadanía de incidir en temas públicos.

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

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

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

individuales siempre están en relación con otros (Imilán & Jirón, 2018), además de dar cuenta de los diferentes escenarios y disposiciones territoriales dentro de una misma ciudad. El seguimiento de la movilidad junta lo que se podría llamar “la movilidad como objeto”, y desde ahí comprender las relaciones de comovilidad entre los distintos modos de transporte, las barreras de accesibilidad (físicas, financieras, disposición de tiempo, corporales, tecnológicas, entre otras) que varían en virtud de las condiciones

socioculturales de cada individuo o grupo –y, por ende, los barrios o sectores específicos–, así como complementar este objeto con aquello que se extrae de la movilidad misma; la construcción de significados, perspectivas, imaginarios de elementos inmateriales –como lo público– y de factores materiales o de infraestructura –como la vía pública–. En este sentido, abordar la construcción de lo público desde el uso intensivo de la bicicleta en Santiago, implica reconocerla como una práctica de movilidad cotidiana que experimenta y significa el espacio público (Imilan et al. 2015). Esta práctica social singular, permite abordar lo público como un objeto en constante construcción, y comprenderlo desde la perspectiva del habitante: la ciudad configurada en el dominio de quienes la viven (Aliste & Musset, 2014).

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

“se plantea como una forma de expresión corporeizada que revela, a través de la exposición de imágenes de cuerpos en movimiento, buena parte de las fracturas, contradicciones y tensiones urbanas” (Sánchez, 2016. p. 132).

Así, su participación en la ciudad se encuentra estrechamente vinculada con la transformación del modelo de movilidad. La capacidad transformadora del ciclismo urbano está en su reconocimiento como práctica, herramienta y actor urbano relevante. En este sentido, es posible ubicar la participación del ciclismo en la ciudad, como una forma de disputar su reconocimiento y exigir el derecho a una ciudad sustentable. En ciudades altamente dominadas por el tráfico motorizado, el uso intensivo de la bicicleta refiere a una práctica ciudadana insurgente (Camargo, 2016), que abre otras dimensiones para aproximarse al problema del habitar y el modelo de desarrollo urbano existente. Así, el estudio articula un tridente conceptual que construye al ciclismo urbano como un fenómeno social entrelazado por la vida pública, la experiencia del habitar y el espacio público; una agencia que define un estilo de vida urbana más sustentable y conectado con el espacio vivido. Una narrativa y acción social configurada por la tendencia estructurante de repetir la misma práctica diariamente (Spinney, 2010), y que busca ser explorada mediante una aproximación cualitativa, considerando las experiencias de lo público, que abarcan el desarrollo de tácticas y estrategias de movilidad y la persecución de reconocimiento a través del desplazamiento.

Metodología: Método de investigación y recolección de data

El estudio desarrolla una estrategia de producción de información exploratoria, que se divide en dos herramientas: la entrevista en profundidad y la etnografía multisituada (Jirón & Imilan, 2016). Por un lado, el registro discursivo de los actores involucrados permite dar cuenta de las experiencias repetitivas o icónicas, compartidas o divergentes durante los desplazamientos por Santiago; la gramática que se tiene del uso de la bicicleta como principal medio de transporte en la ciudad y su autopercepción como agentes urbanos. Por otro lado, considerando la propuesta de Bernasconi & Tham (2016), el estudio se levanta a partir de un proceso de etnografía multisituada que considera el acompañamiento en un total de 120 km a las seis personas entrevistadas. Estos recorridos en trayectos cotidianos permiten observar el panorama completo e *in situ* de la movilidad; las decisiones de movilidad y selección de espacios, obstáculos en los trayectos, las relaciones con otros actores urbanos y modos de movilidad, y las redes de relaciones

formadas con otros ciclistas⁷. La etnografía multisituada entiende a la movilidad como un enfoque para la investigación social (Imilán & Jirón, 2018); se devela cómo las distinciones entre lo privado y lo público no poseen límites claros cuando la metodología se desplaza. El estudio se focaliza en aquellas características no estáticas de las unidades observadas, a saber: las prácticas de movilidad. Se considera que el movimiento puede transformar significativamente el objeto de estudio, en uno que es producido durante el desplazamiento (Imilán & Jirón, 2018).

Para efectos de esta investigación, se recurre a las diferentes agrupaciones de ciclistas que realizan un trabajo activo en función de consolidar el ciclismo urbano en la ciudad. Del total de agrupaciones rastreadas se tomaron como referencia seis. El tipo de muestra es no probabilística o dirigida, y está basada en actores tipo, que cumplen con: personas integrantes con al menos 1 año de participación activa en su agrupación, mayores de 18 años y que ocupan la bicicleta como principal medio de transporte (cinco o más días a la semana) con una trayectoria de entre 3 o más años de experiencia sobre la bicicleta. De la muestra se excluyó a quienes practican ciclismo en montaña por no ser estrictamente un medio de transporte en la ciudad, y personas con bicicletas a motor, ya que agregan variables a la experiencia que responden a estrategias de movilidad motorizadas. Como la selección de casos apuntó a obtener una diversidad de experiencias, se trató de incluir actores provenientes de las dos macrozonas de Santiago (zona oriente y zona poniente), así como cumplir con una distribución equilibrada por cuotas de género asociadas a hombres y mujeres. Si bien las organizaciones seleccionadas comparten la promoción del ciclismo urbano, se trató de que fuesen heterogéneas entre sí según dos criterios: agrupaciones enfocadas en la organización de eventos deportivos de ciclismo urbano en Santiago y agrupaciones dedicadas principalmente a la organización social y protesta en bicicleta. Las organizaciones seleccionadas son:

Tabla Nº1: Organizaciones contactadas para selección de informantes.

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

Fuente: Elaboración propia.

La propuesta metodológica pretende alcanzar una profundidad cualitativa enfocándose en un análisis detallado de las personas investigadas. Se busca lograr una estructura y caracterización del ciclismo urbano como un espacio de estudio de la ciudad y el territorio desde la movilidad. En el siguiente apartado,

⁷ Cada trayecto fue registrado a partir de una cámara gopro en el casco del entrevistado y una cámara celular en el manubrio del investigador.

se presentan los principales hallazgos a partir del trabajo de campo, organizados en dos grandes ámbitos: el desarrollo de tácticas y estrategias de movilidad ciclista en la ciudad y la construcción del espacio público en tanto agentes vulnerados. En un mapeo general, se ofrece una tabla de caracterización sociodemográfica de los casos estudiados.

Tabla Nº 2: Caracterización de los informantes.

Informante	Agrupación	Edad	Nivel Eduacional	Comuna de residencia
David	Bicidencias	44	Media Completa	Santiago
Paula	PZO	40	Superior Incompleta	Vitacura
Lucas	Street Cat C.C.	20	Superior Incompleta (cursando)	Maipú
Carolina	Pedalerxs Estación Central	32	Superior Incompleta	Estación Central
Pablo	Cletachelas	31	Superior Incompleta	Pudahuel
Gisela	Revolución Ciclistas FEM	34	Superior Completa	Santiago

Fuente: Elaboración propia.

Respecto de la información expuesta en la Tabla Nº 2, se constata que todos los informantes tienen al menos un nivel educacional medio completo, con una edad promedio de 34 años.

Tácticas y estrategias: la construcción de un hábito ciclista

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

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

Una de las aristas que articulan los hábitos de movilidad ciclista corresponde al desarrollo de un conocimiento práctico orientado a la confrontación directa en la vía pública. Movilizándose por Santiago, es común enfrentarse a escenarios en los que los usuarios de vehículos a motor no respetan las distancias cuando comparten las calles con ciclistas, usualmente se presencian atropellos y el uso de vías exclusivas para ciclos como estacionamientos o lugares de detención. Al respecto, los informantes evidencian la

capacidad para exigir reconocimiento como legítimos agentes de movilidad. Ya sea por medio de la confrontación verbal, escupos o rayaduras a otros vehículos, los usuarios de bicicleta logran llamar la atención y exigir respeto en las calles. Aunque aquello implique poner en riesgo su integridad, se consolidan hábitos de movilidad que tienen ocurrencia cuando el entorno motorizado excluye de facto a los usuarios de bicicleta. Así, se construyen relaciones sociales de mutua hostilidad durante la comovilidad en las calles.

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

A nivel de maniobras, la práctica del adelantamiento es muy común en los informantes. Con o sin congestión vehicular, y sin perjuicio de si se adelanta un bus de transporte público, un camión o un automóvil particular, los participantes muestran una tendencia general a realizar esta maniobra, con excepción de un participante que declaró movilizarse exclusivamente por las veredas. Si bien no hay una manera más o menos ciclista de usar el espacio público, la afección al riesgo enmarca disposiciones de movilidad determinantes a la hora de caracterizar las tácticas de movilidad. El adelantamiento, la señalización al virar y evitar frenar la bicicleta, forman parte de prácticas que desestructuran una normativa vial elaborada para otras formas de movilizarse. En este contexto, las experiencias movilizándose en bicicleta por Santiago desarrollan un conocimiento espacial que permite identificar lugares que en sí son hostiles para el ciclismo urbano; curvas y avenidas determinadas, ciclovías de baja calidad, calles angostas, entre otros. De esta forma, se estructuran las decisiones que toman los ciclistas en las calles y se condicionan los hábitos de movilidad de acuerdo al conocimiento del espacio que desarrolla la experiencia.

Aquí llegamos al “Cruce de la Muerte”⁸, en ocasiones me he tirado por la calle, pero en general uso la vereda. El problema es que hay una parte muy angosta y como es una curva no ves quien viene por delante, sea peatón o ciclista. Entonces yo voy gritando para que sepan que estoy pasando. Además, voy lento y con la mano en el freno por si tengo que detenerme o bajarme de la bicicleta (Carolina, 32, Pedalerxs Estación).

Mientras las tácticas tienen lugar en circunstancias determinadas, las estrategias incluyen todas las acciones o decisiones previas (Torres et al. 2019). Una suerte de planificación de la movilidad, que incluye principalmente medidas de seguridad, asociadas al desplazamiento con equipamiento complementario, y el desarrollo de predisposiciones de desconfianza a la comovilidad. El ciclismo urbano no solo se hace presente a través del desenvolvimiento de victorias fugaces en la vía pública, sino que también se constituye como una práctica que depende de las medidas de prevención que cada usuario tiene al movilizarse. En este sentido, movilizarse en bicicleta no se limita a las habilidades de conducción, sino también a los conocimientos que el usuario adquiere a través de la experiencia como parte del desarrollo de un nivel básico, medio o avanzado sobre mecánica del vehículo. Así, la movilización con cámaras de repuesto, juegos de llaves, kit de herramientas, junto con luces y elementos reflectantes para el cuidado y la mantención de la bicicleta forma parte transversal de las estrategias de movilidad de los informantes. La continuidad y prolongación de la práctica ciclista construye hábitos compartidos por los participantes del estudio que progresivamente se nutren de otros ciclistas a modo de transmisión de este conocimiento mecánico.

Por otro lado, las experiencias movilizándose en bicicleta por Santiago también desarrollan una predisposición de desconfianza durante la comovilidad por parte de los informantes. Como un factor

⁸ Un cruce de avenidas con forma de trébol de cuatro hojas en las que se cruzan Avenida Los Pajaritos y la Autopista Américo Vespucio en la comuna de Maipú, Santiago.

estructural de los estilos de movilidad, la percepción de desconfianza y falta de predictibilidad hacia los otros agentes móviles opera como punto en común para los participantes. La aceleración de la movilidad motorizada genera un entorno de irresponsabilidad colectiva en la vía pública (Leccardi, 2015), en la que la institucionalidad normativa se percibe como sobrevenida por una cultura de violencia vial estructurante de las conductas de movilidad.

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

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

Construcción del entorno desde los agentes vulnerados

La calle es el principal espacio público usado por los agentes urbanos para movilizarse. Sin embargo, lejos de ser un espacio caracterizado por el libre acceso de diferentes modos de movilidad y grupos sociales, su apropiación se define por la construcción de límites para su uso. Desde la perspectiva de los eslabones más débiles –vehículos no motorizados y peatones–, son límites construidos a partir de la coacción física que imponen los vehículos a motor, escudados en la falta de reconocimiento normativo a nivel vial. Así, la construcción de lo público en una dimensión material, se articula por los informantes a partir de la insuficiencia infraestructural, y un entorno vial de amenaza permanente. La disputa por el uso del espacio público consiste en la invasión del espacio de un otro motorizado y también de lo no móvil⁹. De este modo, la bicimovilidad diseña un uso alternativo de la vía pública y desorganiza el régimen de transporte en Santiago de Chile. Esto está dado en tanto el desplazamiento en bicicleta no se ciñe por la lógica clásica de la movilidad motorizada-pedestre.

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

Por otra parte, en la competencia por el uso legítimo del espacio en las calles, la baja complementariedad entre los modos de movilidad construye un entorno de conflictividad permanente. La tensión producida al compartir el mismo espacio generaliza una percepción de inseguridad en el espacio público, de riesgo vital y poco amigable para los agentes urbanos. En este sentido, la centralidad del vehículo motorizado, principalmente el particular, construye un habitar móvil que está aislado del entorno por el cual se transita. Lo público empieza a ser concebido como la amenaza de lo ajeno y de relaciones mutuamente hostiles por los informantes.

Es impactante, porque con la ciclomarcha te tomas la calle y eso sulfura mucho a los conductores de vehículos motorizados, porque piensan que la calle no te pertenece, es

⁹ Pero existente en el espacio como el comercio ambulante y la infraestructura pública.

de los autos. Vivimos con esa mentalidad. La expresión "salir a la calle" excluye en su anunciamiento la vereda u otras vías. La función del espacio exterior es tener una calle donde transitan autos. Entonces manejando un vehículo motorizado, se sienten dueños de lo que pisan y cualquier otro modo de movilidad debe correrse (David, 44 años, Bicidencias).

De esta forma, se construye un espacio exterior en el que la bicicleta es un agente disruptivo para las relaciones de transporte. Ahora bien, en este entorno, el desarrollo de la movilidad ciclista considera vínculos fugaces originados durante los desplazamientos. Los informantes demuestran sostener un alto grado de solidaridad ciclista con otros usuarios desconocidos. Esto aplica tanto para quienes “bajan a la calle”, como para los usuarios exclusivos de la vereda. La movilización con el kit de herramientas mecánicas no sólo se utiliza como una estrategia de seguridad individual, sino que también opera como una posibilidad para colaborar con las fallas técnicas de otros ciclistas. Así lo demuestran las experiencias de los participantes en la vía pública, en la que el conocimiento en mecánica desarrollado, también es un conocimiento dispuesto a ser compartido con otros usuarios. Los participantes se erigen como agentes en la vía pública proclives a empatizar con sus iguales ante la manifiesta vulnerabilidad en el entorno motorizado. Por otra parte, durante los trayectos se logró evidenciar los peligros infraestructurales para la bici-movilidad. La presencia de obstáculos, baches, hoyos y tomas de agua a las orillas de las vías ponen en peligro directo al ciclista urbano. Sin embargo, cabe preguntarse si los accidentes o siniestros viales son estrictamente errores de diseño o tienen que ver con la cultura vial en Santiago. Sin pretensiones de entregar una respuesta definitiva, las experiencias de los participantes dicen relación entre el uso del espacio público en bicicleta con el riesgo vital. No solo por las experiencias propias de accidentes, sino por el conocimiento de accidentes viales que han terminado con ciclistas muertos.

A una amiga mía que venía de vuelta de un paseo con su hijo de 11 años la atropelló una micro y la mató el 07 de marzo de 2020. Ahí hice una bicianimita que frecuentemente arreglo y llevo flores. Desde que pasó eso yo no conocía ningún ciclista, y para hacerle honor a ella la única forma de hacerlo es salir a la calle, gritar y que se den cuenta de que en verdad nos están matando (Carolina, 32, Pedalerxs Estación).

Una de las formas de visibilizar y de recordar los siniestros viales son las bicianimitas; bicicletas de niños usualmente pintadas de blanco y acompañadas de imágenes o flores para señalar y recordar la muerte de un o una ciclista en el lugar en que están. De esta forma, el proceso de usar cotidianamente la bicicleta por Santiago se constituye como una práctica que significa el espacio dejando marcas permanentes en los espacios de movilidad (Imilán & Jirón, 2018). Así en más, la bici-movilidad por Santiago corresponde a una desorganización del espacio público. La bicicleta persigue su reconocimiento en disposiciones infraestructurales pensadas para las dimensiones del vehículo motorizado. De esta forma, la disputa por el espacio público se enmarca en un proceso de diseño de recorridos que pone el espacio en función de las necesidades del ciclista. Como una práctica disruptiva para las relaciones de comovilidad, las prácticas y narrativas de los informantes se orientan a la persecución de reconocimiento como actores urbanos y un modo legítimo de movilidad en el régimen de transporte.

Reflexiones finales

En este artículo se exploran elementos que permiten caracterizar la construcción de lo público desde la bici-movilidad. A partir del estudio de seis casos de agrupaciones ciclistas en Santiago de Chile, se da cuenta de dos ejes que permiten comprender este fenómeno: el desarrollo de tácticas y estrategias de movilidad y la configuración de una materialidad desde la ausencia de reconocimiento en las calles. El estudio logra evidenciar que la comprensión del ciclismo urbano permite entender la movilidad urbana como un espacio de relaciones sociales, más que un agregado funcional de orígenes y destinos. A la luz de los resultados, lo público se configura como un espacio de competencia por reconocimiento, en donde la centralidad del vehículo particular motorizado obstaculiza el desarrollo de una complementariedad en la movilidad. Así, se hace del trayecto un momento hostil y de desencuentros sociales, en donde la vida

privada se distancia exponencialmente de la pública.

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

Por otra parte, el ciclismo urbano corresponde a una práctica que tiene lugar en una infraestructura pública configurada en base al binarismo pedestre-motorizado. Los usuarios de bicicleta habitan en un área gris en donde la insuficiencia de infraestructura vial pone en riesgo su seguridad y efectividad como medio de transporte. De este modo, la bicimovilidad opera como un articulador del desarrollo urbano más sustentable e implica un rediseño de la materialidad, cuestionando tanto las disposiciones espaciales como la cultura vial en Santiago. Al respecto, la baja complementariedad en el régimen de transporte constituye un espacio público percibido como amenaza constante y hostil en cuanto a las relaciones de movilidad. Un régimen de transporte que transversalmente se experimenta en tensión, riesgos y conflictos, que es posible poner en tela de juicio desde prácticas sociales insurgentes como el uso intensivo de la bicicleta. Esta exploración del habitar móvil en bicicleta permite comprender cómo los espacios públicos son diseñados por la circulación de agentes urbanos, cuyas contradicciones evidencian la fragilidad de un modelo urbano centrado en la conectividad de funciones fragmentadas de la vida social, en oposición a una igualdad en el acceso y uso de la vía pública por parte de modos de movilidad más sustentables.

Bibliografía

- Acuña, O., Astete, K., Medel, J. & Severino, P. (2021). Responsabilidad social y consumo sustentable: el caso de estudiantes de formación superior de Talca (Chile). *Información tecnológica*, 32(1), 143-150. https://www.researchgate.net/publication/349204966_Responsabilidad_social_y_consumo_sustentable_el_caso_de_estudiantes_de_formacion_superior_de_Talca_Chile
- Aguirre, C., Encinas, F., Tironi, M. & Vergara, F. (2021). Inflexiones disciplinares: disputando tres conceptos para la construcción de la ciudad posneoliberal. Santiago, Chile. https://www.researchgate.net/publication/351350930_Inflexiones_disciplinares_disputando_tres_conceptos_para_la_construccion_de_la_ciudad_posneoliberal_Disciplinarity_Inflections_Contesting_Three_Concepts_for_the_Construction_of_the_Post-Neoliberal_City
- Aliste, E., & Musset, A. (2014). Pensar los territorios del desarrollo: sustentabilidad y acción pública en nombre de una ciudad imaginaria. Concepción (Chile), 1950- 2010. *Eure (Santiago)*, 40(120), 91-110. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612014000200005
- Ariztía, T. (2016). Clases medias y consumo: tres claves de lectura desde la sociología. *Polis (Santiago)*, 15(43), 435-459. Disponible en: <https://journals.openedition.org/polis/11715>
- Arellano Yévenes, C., & Saavedra Peláez, F. (2017). El uso de la bicicleta en Santiago de Chile ¿es una opción?. *Echo-Géo*, (40). <https://journals.openedition.org/echogeo/14965>
- Barozet, E., & Méndez, M. L. (2012). Lo auténtico también es público. Comprensión de lo público desde las clases medias en Chile. *Polis. Revista Latinoamericana*, (31). <https://journals.openedition.org/polis/3697>
- Berríos, E., Sagaris, L., Tiznado-, I., & Vasquez, X. (2020). Balance de Transporte Justo. <http://www.cambiarnos.cl/balance-de-transporte-justo/>
- Bengtsson, M. (2016). Cómo planificar y realizar un estudio cualitativo mediante análisis de contenido. *NursingPlus Open*, 2, 8-14. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352900816000029>
- Bernasconi, O., & Tham, M. (2016). Un enfoque praxiográfico a la bici-movilidad en Santiago de Chile. El ciclismo urbano como un logro colectivo. *Antropología Experimental*, (16). <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/3019>
- Bianchi, M. (2006). Organizar la diferencia: prácticas de consumo en Floridablanca. *Cuadernos del Sur. Historia*, (35-

- 36), 375-406. Disponible en <http://bibliotecadigital.uns.edu.ar/pdf/csh/n35-36/n35-36a14.pdf>

Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbcd00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf

Camargo, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Folios*, (44), 3-19. <https://www.redalyc.org/pdf/3459/345945922001.pdf>

Calatayud, A., Sánchez, S., Bedoya, F., Giraldez, F. & Márquez, J.M. (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación / Octubre, 2021, de Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Congestion-urbana-en-America-Latina-y-el-Caribe-Caracteristicas-costos-mitigacion.pdf>

Catalán, C. (2009). Consumo y segmentación: algunas consideraciones conceptuales y empíricas. En Joignant, A. Güell, P. (Ed.), *Serie Políticas Públicas* (265-278). Universidad Diego Portales.

CNN Chile. (2020). Estudio señala que ciclistas aumentaron en un 10% en la capital tras crisis social. 11/07/2021, de CNN Chile. https://www.cnnchile.com/pais/ciclistas-aumentaron-gran-santiago-crisis-social_20200114/

CONASET. (2020). Tasa de fallecidos en siniestros de tránsito cada 10.000 vehículos (1990-2020). 11/07/2021, de Gobierno de Chile. <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>

Correa, R. (2015). Ciclismo urbano: reflexiones de agrupaciones de ciclistas para pensar la ciudad de Santiago. Santiago, Chile: Universidad Alberto Hurtado. Disponible en: <https://repositorio.uahurtado.cl/handle/11242/7551>

Felmer Plominsky, P. (2021). Centro de Ciclismo Urbano de Santiago. Disponible en <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/180333>

Flick, U. (2007). Codificación y categorización. En *Introducción a la investigación cualitativa* (pp. 192-212). Ediciones Morata. file:///Users/magaliaspechvidal/Downloads/Flick_U_2007_Introduccion_a_la_investigacion_cualitativa._Ed._Morata._Espana.pdf

Flores, R., & Naranjo, C. (2014). Análisis de datos cualitativos: el caso de la grounded theory (teoría fundamentada). Escucha de la escucha. Análisis e interpretación en la investigación cualitativa. Chile: LOM.

Giraldez, F., Iglesias, V., Muñoz, J. & Tiznado, I.. (2019). Las inequidades de la movilidad urbana. cedeus. Documento N°1, 1-8. https://www.cedeus.cl/wp-content/uploads/2019/04/Inequidades-MovilidadUrbana_CEDEUS_2019-1.pdf

Gobierno Regional Metropolitano de Santiago. (2019). Mesa Regional de movilidad, Región Metropolitana de Santiago. <https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2019/05/Presentaci%C3%B3n-Mesa-Movilidad-28-de-Marzo-2019.pdf>

González, M. C. (2016). La concepción de espacio público antes y después del cambio de paradigma: desobediencia civil y racionalidad en el “segundo” Habermas. *Comunicación*, (34), 39-54. https://scholar.google.com/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=La+concepc%C3%BA+publico+antes+y+despu%C3%A9s%2CA9s+del+cambio+de+paradigma+en+el+segundo+Habermas&btnG=n+de+espacio+p%C3%BAblico+antes+y+despu%C3%A9s%2CA9s+del+cambio+de+paradigma+en+el+segundo+Habermas&btnG=ma%3A+desobediencia+civil+y+racionalidad+en+el+segundo+Habermas&btnG=

Guien, J., & Ramírez, V. (2018). Un consumo laborioso. Experimentación y emancipación en las prácticas de consumo alternativas. https://ridaa.unq.edu.ar/bitstream/handle/20.500.11807/3421/Redes_v24_n47_dossier_2_guien.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Güell, V., Morales, R. & Peters, T. (2011). Tipología de prácticas de consumo cultural en Chile a inicios del siglo XXI: mismas desigualdades, prácticas emergentes, nuevos desafíos. *Universum (Talca)*, 26(2), 121-141. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762011000200007>

Gutiérrez, M. (2021). Parque de autos se acelera y rozará los 5,5 millones de unidades este año. De Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería (ISCI) <https://isci.cl/parque-de-autos-se-acelera-y-rozara-los-55-millones-de-unidades-este-ano/>

Herrera, A y Razmilic, S. (2016). Moverse en Santiago hoy: ¿Qué ha cambiado en los últimos años? *Puntos de Referencia*. N° 449 Disponible en <https://www.cepchile.cl/cep/puntos-de-referencia/puntos-de-referencia-2010-2021/puntos-de-referencia-2016/moverse-en-santiago-hoy-que-ha-cambiado-en-los-ultimos-anos>

Instituto Nacional de Estadística (INE). (2020). Estadísticas, Transporte y Comunicaciones. Octubre, 2021, de 2020 <https://www.ine.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>

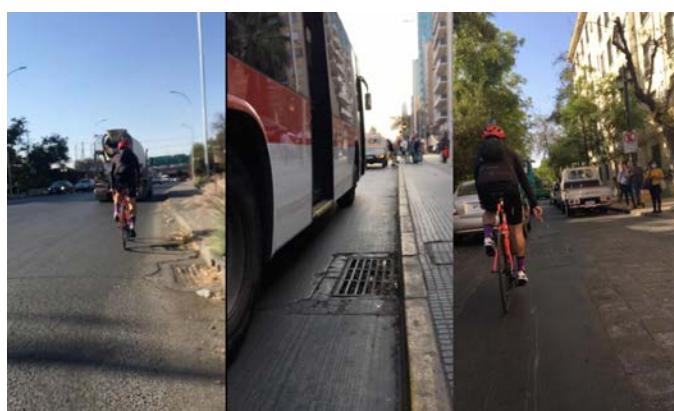
Imilan, W., Jirón, P., & Iturra, L. (2015). "Más allá del barrio: habitar Santiago en la movilidad cotidiana." *Antropologías del Sur* 2.3: 87-103. <http://revistas.academia.cl/index.php/rantros/article/view/833>

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

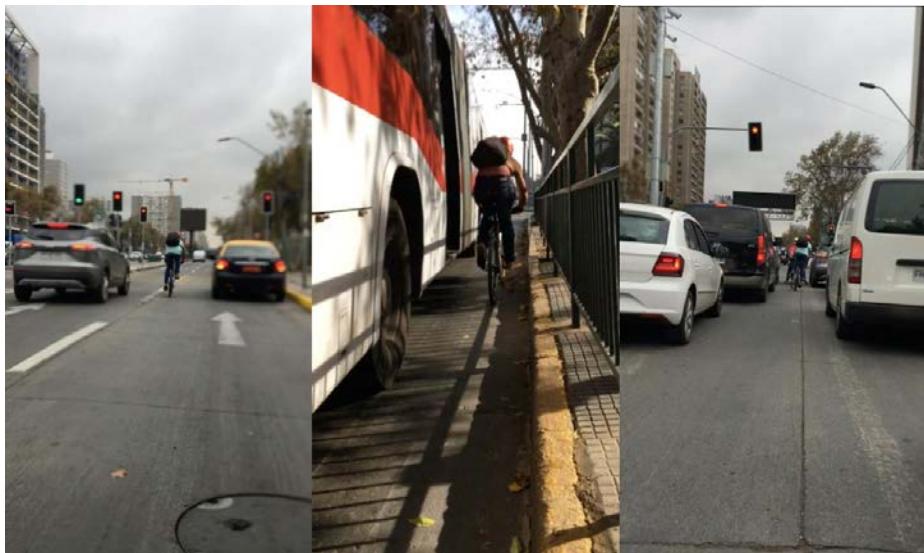
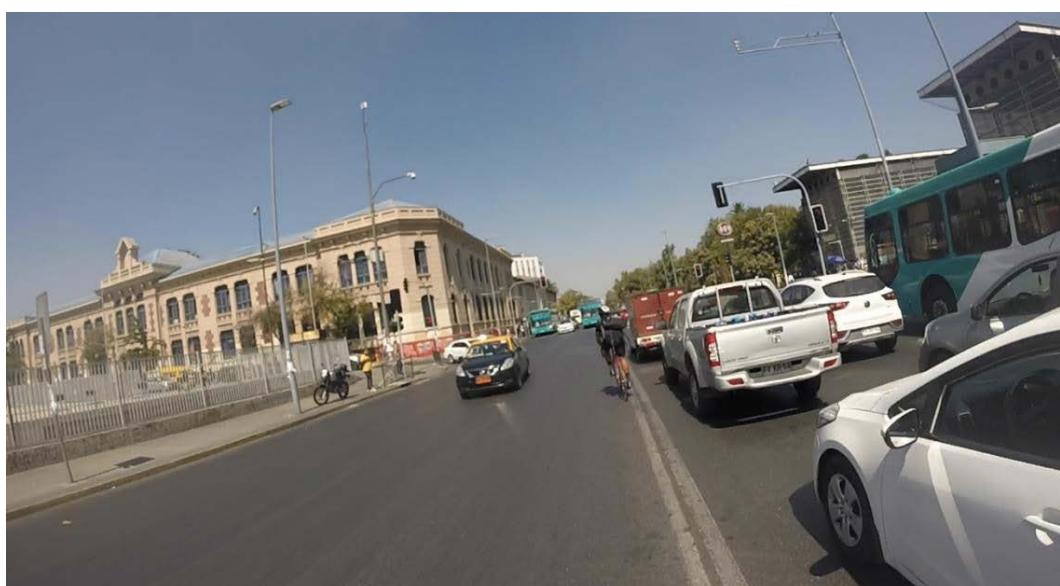
- Leccardi, C. (2015). *Sociologías del Tiempo*. Santiago, Chile: Salesianos Impresores S.A.
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2021). Decreto 102: Reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías y las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos y deroga decreto supremo N° 116, de 1988, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Marzo, 2022, de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1162453&idParte=10250333>
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (2009). Ley de Tránsito N° 18.290. Marzo, 2022, de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469>
- Ministerio del Medio Ambiente. (2018). Resultados encuesta nacional de medioambiente 2018. 03/09/2021, de Gobierno de Chile. <https://mma.gob.cl/wp-content/uploads/2018/02/Primeros-Resultados-Encuesta-Nacional-de-Medioambiente-2018.pdf>
- Observatorio de Ciudades UC (OCUC). (2021). Puente Alto, San Bernardo y La Florida son las comunas de RM con más necesidades urbanas, según nuevo índice de déficit. Octubre, 2021, de El Mercurio. https://www.litoralpress.cl/paginaconsultas/Documentos/Crear_Archivo_Pdf.aspx?LPKey=CMZY5SJYR4REBHJA-VXOHB7M3OCWSKF5EXUS44PKLKSPV5IHONIA
- Peralta, M. A. (2018). La bicicleta como estrategia emancipadora y constructora de comunidad dentro de la ciudad de Cali estudio de caso: en biciarte y cicloamigos. <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/handle/10893/10715>
- Ruiz, C. (2021) En Cátedra de Estructura y Crisis Social en Chile. Profesor: Carlos Ruiz Encina. Universidad de Chile, Santiago. Chile.
- Sagaris, L. (2021) Transporte para sustentabilidades justas: la bicicleta como el eslabón perdido. Crítica Urbana. Revista de Estudios urbanos y Territoriales. Vol. 4, (19). <https://criticaurbana.com/transporte-para-sustentabilidades-justas-la-bicicleta-como-el-eslabon-perdido>
- Sánchez, M. J. (2016). Pobres, deportistas y ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades. *Antropología Experimental*, (16). <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/3021>
- Sennett, R. (1974). *El declive del hombre público*. New York: W.W. Norton.
- Spinney, J. (2010). ¿Realizando resistencia? Prácticas de relectura del ciclismo urbano en el South Bank de Londres. *Medio ambiente y planificación*, 42 (12), 2914-2937. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1068/a43149>
- Torres, R., Lisboa, S., Freitas, G. & Oliveira, L. (2019). Límites en el uso del espacio público y tácticas de consumo: un estudio sobre ciclismo urbano. *Latin American Business Review*, 20 (3), 211-225. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10978526.2019.1639189>
- Universidad Alberto Hurtado-Observatorio social. (2012). Encuesta Origen Destino de Viajes. 03/09/2021, de SECTRA, Programa de vialidad y Transporte urbano. <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalles1.asp?mf=3253>

Anexo 1: imágenes de trabajo de campo¹⁰

Acompañamiento Pablo



¹⁰ Todas las imágenes son del autor.

Acompañamiento a David**Acompañamiento a Lucas**



Acompañamiento a Carolina



Acompañamiento a Paula



Acompañamiento Gisela

803