



**INSTITUTO DE GEOGRAFÍA**  
FACULTAD DE HISTORIA, GEOGRAFÍA  
Y CIENCIA POLÍTICA

El Boletín Electrónico de Geografía (BeGEO) es una publicación que intenta crear un espacio de difusión de los estudios realizados por los estudiantes del Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

BeGEO reúne artículos originales de alta calidad que son elaborados por los estudiantes de pregrado en las distintas actividades curriculares impartidas por docentes del Instituto de Geografía.

**ISSN 0719-5028**

[www.geografia.uc.cl](http://www.geografia.uc.cl)

# BeGEO

Boletín electrónico de Geografía

**BeGEO, 2024, N°12**

## Habitar la ciudad en bicicleta: experiencias y sentidos en la movilidad cotidiana en bicicleta

Javiera Ignacia Espinoza Jara<sup>1</sup>

### Resumen

La movilidad en bicicleta expresa diversos modos de habitar la ciudad de Santiago a partir de sentidos, prácticas y experiencias de viaje. La escala cotidiana es fundamental para comprender la bici-movilidad según la geograficidad de los sujetos y de la presencia de barreras de accesibilidad que atraviesan las experiencias de viaje. De esta forma, se llevó a cabo una metodología cualitativa y fenomenológica para comprender y analizar las experiencias y prácticas de viaje de los(as) ciclistas en relación con las barreras de accesibilidad en Santiago. A partir del estudio de los momentos de pre-viaje, viaje y pos-viaje, se identificaron significados y prácticas de viaje que, por un lado, expresan relaciones socio-materiales entre los(as) ciclistas y la bicicleta y, por otro lado, se presentan experiencias atravesadas por barreras de accesibilidad. Así, la movilidad en bicicleta representa modos de habitar que expresan choques, negociaciones y diálogos entre los sujetos y la ciudad.

**Palabras claves:** Bici-movilidad, Experiencia de viaje, Geograficidad, Barreras de accesibilidad.

### Abstract

Bicycle mobility expresses different ways of inhabiting the city of Santiago based on meanings, practices and travel experiences. The daily scale is fundamental to understand bicycle mobility according to the geografification of the subjects and the presence of accessibility barriers that cross the travel experiences. Thus, a qualitative and phenomenological methodology was carried out to understand and analyze the experiences and travel practices of cyclists in relation to accessibility barriers in Santiago. From the study of pre-trip, trip and post-trip moments, meanings and travel practices were identified, on the one hand, express socio-material relationships between cyclists and bicycles and, on the other hand, experiences crossed by accessibility barriers. Thus, bicycle mobility represents ways of inhabiting that express clashes, negotiations and dialogues between subjects and the city.

**Keywords:** Bike-mobility, Travel experience, Geografification, Accessibility barriers.

---

<sup>1</sup>Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile. E-mail: [jespia@uc.cl](mailto:jespia@uc.cl)

### **Geografías cotidianas: la escala del espacio vivido**

La geografía cotidiana consiste en la relación entre el espacio y la sociedad a partir de la escala del sujeto, por esto, son relevantes los sentidos, prácticas y experiencias que se construyen y reproducen mediante la escala cotidiana (Lindón y Hiernaux, 2006; Martínez, 2018). Según Lindón (2012a), “toda experiencia vital de un sujeto es una experiencia espacial” (:70), por ello, las experiencias de habitar comprenden la geograficidad de los sujetos, ya que, “remite a la relación existencial entre el ser humano y la tierra que habita (...) La geograficidad es esa relación entre el mundo material externo y el mundo interno del sujeto” (Dardel, 1990, como se citó en Lindón y Hiernaux, 2006: 359).

De esta forma, el espacio vivido es el centro de la escala cotidiana ya que, consta de un espacio cargado de sentidos, experiencias y pertenencias (Lindón y Hiernaux, 2006). En el espacio vivido se presentan diversos modos de habitar mediante prácticas, significados e interacciones entre los sujetos y el espacio que permiten comprender las formas en que se organiza la sociedad (Bernat, 2020), ya que “es en la cotidianeidad donde se reproducen las relaciones sociales, por lo tanto, ésta permite conocer la sociedad” (Lefebvre, 1980, como se citó en Martínez, 2018: 09). Por ello, la escala cotidiana tensiona la comprensión de la geografía ya que “se construye socialmente, por lo tanto, no es fija ni predeterminada” (Martínez, 2018: 12). Esto expresa modos de habitar que tensionan y a la vez negocian entre las fuerzas estructurales y prácticas sociales (Martínez, 2018).

Los modos de habitar expresan problemáticas que representan los obstáculos de habitar el espacio en lo cotidiano, aunque, también surgen y se eligen estrategias para enfrentar estos obstáculos o barreras de accesibilidad (Bernat, 2020; Espinosa, 2019; Jirón, 2012a). Los modos de habitar también se asocian con desigualdades estructurales e inequidades ya que “no todos/as habitamos de la misma manera ni en las mismas condiciones” (Bernat, 2020: 743). Además, en los modos de habitar y en las prácticas de viaje como la movilidad se generan diálogos, negociaciones y confrontaciones entre encuentros y choques, dado que existen dinámicas entre lo propio y lo ajeno; lo inmediato y lejano, ya que, “al viajar nos confrontamos con lo diferente dentro de la propia ciudad” (García et al, 1996: 62).

Así, la geografía cotidiana comprende modos de habitar como la movilidad que involucran prácticas sociales de viaje, sentidos y experiencias espaciales. La movilidad es un fenómeno urbano y una “experiencia vital, tanto a nivel individual como colectivo (...) resultado de una realidad compleja que involucra variables territoriales y socioeconómicas (...) y en las que la condición individual del viajero y su relación con el espacio de tránsito son relevantes”(Mosquera, 2014: 102).

### **La movilidad como forma de habitar**

Previo al giro del paradigma de movilidad los estudios se caracterizaban por una mirada estructural de las prácticas sociales de viaje, dado que el enfoque surgía de las fuerzas económicas y políticas que producen la ciudad sin considerar las experiencias de los sujetos que habitan el espacio urbano (Imilan y Jirón, 2018). Además, este paradigma centraba la movilidad hacia el concepto de transporte considerando la distancia entre el origen y destino del viaje (Gutiérrez, 2012). En cambio, el nuevo paradigma de movilidad considera este

fenómeno como una forma de habitar cargada de sentidos, prácticas y experiencias (Urry, 2007, como se citó en Imilan y Jirón, 2018). Por ello, la movilidad no se simplifica al concepto del transporte, dado que “implica analizar redes, relaciones, flujos y circulación, y no lugares fijos” (Sheller y Urry, 2016: 335). De esta forma, surgen sentidos y prácticas en cada viaje, por lo que la movilidad es relacional, dado que las experiencias de viaje expresan relaciones entre los habitantes y con lo no-humano (Imilan y Jirón, 2018).

Según Sheller y Urry, (2016), los modos de habitar y producir espacio son desiguales, lo cual incide en el acceso a servicios y equipamientos en la ciudad. Por esto, una de las dimensiones de la movilidad es la accesibilidad ya que tiene relación con “la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad” (Imilan y Jirón, 2018: 26). Esto se expresa mediante barreras de accesibilidad que obstaculizan la movilidad cotidiana ya que son barreras de tipo económicas, físicas, culturales, de género, entre otras (Salas, 2018). Por esto, en la experiencia de viaje es relevante considerar la accesibilidad de los sujetos, incluso, Jirón y Mansilla (2013) recurren al concepto de espesura para comprender las profundas barreras que se expresan en la movilidad cotidiana, que incluso obstaculizan esta práctica de viaje dado a las diferencias en las condiciones que presenta la estructura urbana, las variables socioeconómicas en la sociedad, entre otros. Cabe destacar que, estas barreras de accesibilidad tienen un carácter dinámico y en su mayoría, se presentan de manera simultánea y multiescalar ya que, coexisten o de lo contrario ‘desaparecen’ en la experiencia de viaje (Jirón y Mansilla, 2013).

De esta forma, “la experiencia de la movilidad es diversa, desigual, e inequitativa para los habitantes; conforme a que actúan ‘no sobre, sino con el espacio’ (...) en sus diferentes escalas y los recursos con los que cuentan para movilizarse en la metrópoli” (Espinosa, 2019: 15). Por esto, la movilidad es diferenciada, por un lado, demuestra un espacio desigual, dado que la distribución de recursos urbanos y la accesibilidad no es homogénea entre los habitantes, por otro lado, “las experiencias de viaje son muy distintas dependiendo de quien las vive: un niño, un adolescente (...) una mujer embarazada, un adulto mayor” (Jirón, 2012a: 25), por ello, los modos de habitar son diversos y expresan desafíos distintos para cada sujeto y grupo social. De esta manera, “las movilidades se convierten en espacios de vivencia cotidiana en dónde se puede contestar o plantear formas alternativas de vivir una ciudad” (Singh, 2018: 49), por esto, es relevante considerar las prácticas de viaje como formas de habitar la ciudad que dependen de quien las vive y de la red que articula los intereses, relaciones, vínculos y personas en cada viaje (Jirón, 2012a).

### **El viaje como experiencia personal**

El viaje corresponde a “una forma de habitar en movimiento” (Urry, 2007, como se citó en Zunino et al., 2018: 218), por ello, existen relaciones socio-materiales entre los sujetos y el espacio, es decir, se presentan componentes humanos y no humanos en esta práctica social, de hecho, recurre al ejemplo del ciclista para explicar que se encuentran mediados o “co-construidos con artefactos (...la bicicleta). No puede pensarse a estos sujetos de la movilidad por fuera de esa relación socio-material” (Urry, 2007, como se citó en Singh, 2018: 43).

Thaddeus y Maine (1994, como se citó en Gutiérrez, 2012), mencionan que el viaje puede ser estudiado a partir de la secuencia de momentos, así, aplican un modelo que identifica tres momentos de viaje: momento pre-viaje, momento viaje y momento pos-viaje. De esta forma,

la perspectiva cronológica, permite “estudiar la dimensión biográfica del viaje como experiencia personal” (Gutiérrez, 2012: 69). El momento pre-viaje corresponde al proceso de decisión, planificación y organización tanto individual como familiar para llevar a cabo la práctica de movilidad cotidiana. El momento viaje corresponde al trayecto y a las prácticas que se producen entre el lugar de origen y destino, por último, el momento post-viaje refiere a la realización del viaje o el fin de esta experiencia (Gutiérrez, 2012).

### **¿Qué es la movilidad en bicicleta?**

El ciclismo urbano corresponde “al uso de la bicicleta como medio de transporte y no como un deporte o una actividad de ocio” (Valenzuela, 2013: 07). En la movilidad en bicicleta o bici-movilidad inciden factores emocionales asociados a la sensación de libertad, autonomía y aceptabilidad social, ya que, el viaje en bicicleta permite disfrutar el entorno de manera distinta en comparación con otros medios de transporte a partir de una interacción directa entre el cuerpo y el entorno urbano al ser un transporte no motorizado (Oyarzún, 2021; Rinaldi, 2014; Salas, 2018).

Además, en la accesibilidad incide la infraestructura ciclística la cual no es homogénea en el caso de Santiago (Salas, 2018; Oyarzún, 2021), ya que, la cobertura ciclística es desigual e inequitativa respecto a “cómo se distribuye la accesibilidad a ciclovías por niveles socioeconómicos (...) la población de bajos niveles socioeconómicos tiende a tener menos infraestructura para ciclistas y de peor calidad, intensificando las problemáticas desigualdad urbana” (Oyarzún, 2021: 13). Según Koglin y Rye (2014, como se citó en Oyarzún, 2021) la movilidad en bicicleta continúa siendo un modo de transporte marginalizado, ya que en la planificación urbana se prioriza el transporte privado motorizado como el automóvil.

Así, el interés de esta investigación es la comprensión de habitar la ciudad en bicicleta a partir del espacio vivido de los(as) ciclistas, por lo que, la movilidad en bicicleta se comprende como una forma de habitar y transformar la experiencia en la ciudad. El objetivo es analizar las moviidades cotidianas de los(as) ciclistas de Santiago, sus prácticas y experiencias ciclísticas en relación con políticas públicas de bici-movilidad. No obstante, en este estudio se acotará al objetivo de investigación respecto a analizar las moviidades cotidianas de los(as) ciclistas de Santiago, sus prácticas y experiencias ciclísticas en relación con las barreras de accesibilidad de viajar en bicicleta. La finalidad de este estudio se orientó a conocer y analizar las experiencias de los(as) ciclistas considerando el sesgo de investigación del “intento por capturar experiencias de movilidad (...) siempre incompleto, en proceso, en transformación, y su comprensión será siempre parcial” (Jirón, 2012b: 11).

### **Metodología cualitativa y fenomenológica**

El enfoque metodológico es cualitativo y fenomenológico, dado que la investigación busca comprender fenómenos como la bici movilidad de los(as) ciclistas en Santiago. Así, el método que se aplicó fue fenomenológico, ya que el propósito es comprender y analizar las prácticas, sentidos y experiencias ciclísticas en la ciudad.

De esta forma, se llevaron a cabo técnicas de recolección de datos como entrevistas semiestructuradas con una muestra de 10 participantes y observación cualitativa mediante acompañamientos en bicicleta para georreferenciar la experiencia de viaje. Para seleccionar

la muestra de participantes se aplicó un muestreo de tipo diverso o de máxima variación junto con un muestreo por conveniencia. El perfil de los(as) participantes, se caracteriza por: a) personas adultas mayores de 18 años que viven hace más de un año en la ciudad de Santiago y b) utilizan la bicicleta como modo de transporte al menos una vez a la semana. Además, para la selección de la muestra se aplicaron criterios de paridad de género y de un amplio rango etario entre 21 años y 56 años. Para resguardar el criterio ético de investigación se firmaron consentimientos informados y se acordó el uso de seudónimos para identificar los relatos de los(as) ciclistas.

Para llevar a cabo estas técnicas se utilizó como guía las metodologías aplicadas por Gutiérrez (2012) y Salas (2018), ya que la primera autora plantea la relevancia de considerar los momentos de pre-viaje, viaje y pos viaje para comprender la práctica de movilidad según el modelo de Thaddeus y Maine (1994, como se citó en Gutiérrez, 2012). En el caso de Salas (2018), se aplica una metodología en relación con las barreras de accesibilidad para caracterizar y analizar su manifestación en las experiencias de viaje de los(as) ciclistas. De esta manera, se definen tres barreras que inciden en la movilidad y que representan situaciones de desigualdad en el espacio urbano.

Cuadro N°1: Barreras de accesibilidad en la movilidad en bicicleta

<b>Barrera de accesibilidad</b>	<b>Descripción</b>
<b>Barrera Sociocultural</b>	Existencia o no de aspectos como falta de convivencia vial, sensación de invisibilidad en el espacio público, agresión entre modos, ciclovías usadas como estacionamientos vehiculares o aceras, transporte público que se tira sobre el ciclista, entre otros.
<b>Barrera Espacial</b>	Ausencia o diseño inadecuado de ciclovías, ausencia de señalización, iluminación, bici- estacionamientos, entre otros.
<b>Barrera de Género</b>	Presencia de sensación a posible acoso callejero, vulnerabilidad ante asalto y rutas que no son posibles de transitar por falta de iluminación, entre otros.

Fuente: Elaboración propia a partir de la metodología de Salas (2018).

Además, se llevaron a cabo acompañamientos en bicicleta con 2 ciclistas para realizar una observación cualitativa participante y experimentar junto a las ciclistas la bici movilidad en Santiago. Se elaboraron dos cartografías con la georreferenciación de la experiencia de viaje de dos ciclistas, para esto se utilizó como guía la metodología de Salas (2018). No obstante, en este estudio solo se hará referencia a uno de los acompañamientos en bicicleta.

Para representar el comportamiento de la calidad del viaje en las experiencias de los(as) ciclistas se aplicaron categorías de la metodología de Salas (2018) que representan el comportamiento de la calidad del viaje en cada experiencia a partir de la presencia o ausencia de dichas barreras en la movilidad. Según Salas (2018), estas categorías corresponden a: a) calidad baja (alerta y tensión; alerta alta), b) calidad media (alerta baja), c) calidad alta (cómodo; cómodo y seguro). No obstante, en este estudio se considerará la calidad media y alta dado que fueron las categorías identificadas en el acompañamiento en bicicleta. Cabe mencionar que, se modificaron los criterios de cada categoría para aplicarlos a la experiencia de las ciclistas considerando sus perspectivas respecto a la calidad del viaje.

Por último, se elaboró una matriz de categorías y subcategorías para identificar y clasificar los componentes de las experiencias de viaje. A continuación, se presentan las principales categorías, subcategorías y sub-subcategorías de estudio.

Cuadro N°2: Matriz de categorías de estudio

Categoría	Subcategoría	Sub- subcategoría
<b>Momento Pre-Viaje</b>	Planificación de viaje	Contexto familiar
<b>Momento Viaje</b>	La movilidad en bicicleta en Santiago	Experiencia y significado del viaje cotidiano en bicicleta
		Barreras de accesibilidad espacial: ciclovías y ausencia de red de infraestructura ciclística
		Barreras de accesibilidad sociocultural: percepción de convivencia vial
		Barreras de accesibilidad de género
<b>Momento Pos-Viaje</b>	Calidad de viaje	Acompañamiento en bicicleta entre Ñuñoa y Macul: el viaje cotidiano de Tona

Fuente: Elaboración propia a partir de bibliografía de Gutiérrez (2012) y Salas (2018).

### **Momento Pre-viaje: planificación de viaje**

El motivo de viaje es el centro de la movilidad respecto a la necesidad de movilizarse, mientras que la planificación de viaje corresponde al sistema de decisiones, posibilidades y situaciones de cada habitante con relación a su contexto socioespacial o familiar.

#### *Contexto familiar*

Según Singh (2018), la movilidad es relacional dado que no solo se experimenta de manera individual, sino que existen relaciones sociales y aprendizajes colectivos respecto al cómo viajamos. A continuación, se expresa esta movilidad relacional en el siguiente caso.

“Yo dejo a mi hija en el colegio acá al frente y de ahí me voy y la media hora que tengo para irme lo hago y justo salgo y en media hora estoy acá cuando sale, o sea, coincide perfecto. En micro no me coincide, por eso uso más la bici, en micro me demoró más y en auto es imposible ir al trabajo (...) En micro son 40 minutos, en bicicleta 25 (...) la bicicleta a mí me facilita la coordinación familiar” (Daniela, 2024).

A partir del relato anterior, se expresa que la movilidad en bicicleta facilita la organización de tiempos y moviidades a nivel familiar, por lo que, es una estrategia para optimar los tiempos y viajes tanto para asistir al trabajo como para retirar a su hija del colegio a tiempo. Es importante considerar que el colegio de su hija queda al frente de su hogar, por lo que, la

proximidad también contribuye a agilizar los tiempos de coordinación. Así, se identifica que Daniela planifica sus estrategias de movilidad a partir de su entorno habitacional y familiar.

### **Momento Viaje: la bici-movilidad en Santiago**

La experiencia de viaje es la esencia de esta categoría, dado que es el momento en que se cruzan modos de habitar, confrontaciones, percepciones, diálogos entre habitantes y con el espacio urbano mediante las prácticas de viaje.

#### *Experiencia y significado del viaje cotidiano en bicicleta*

La movilidad produce formas de habitar que expresan significados, redes e interacciones entre habitantes, espacios, actividades, prácticas, entre otros (Jirón, 2012a). Por esto, la bicimovilidad expresa formas de movilidad que implican una interacción directa entre el cuerpo del (la) ciclista y el espacio urbano (Salas, 2018).

“A veces es un poco adrenalínico porque como una ciudad que está muy rápido y que hay mucho auto y que hay muchos peatones, entonces siento que es como un poco adrenalínico (...) te hace estar muy atenta a todo, porque te descuidai y te pueden atropellar o podi atropellar a alguien, pero también encuentro que es como liberador del estrés, porque ya, pesé a que uno igual está muy atenta en la bici igual no estai en el estrés de la de la micro, del metro, de la gente como con cara de dos metros” (Pauli, 2024).

“Es como mi mini-terapia, como para mí mismo, porque igual me gustan estas como experiencias más adrenalínicas (...) más que la adrenalina me gusta el moverme (...) sentir el pedaleo así en tus pies, sentir como la vibración de la calle misma, como saber cómo va funcionando tu bici, y (...) cómo vai funcionando tú con la bici, cómo la bici va funcionando contigo también, como que es una mutua correspondencia, como uno no se mueve sin la otra” (Raúl, 2024).

En el relato de Pauli se distinguen tensiones y negociaciones en la bici movilidad, ya que, la sensación adrenalínica de viajar en bicicleta en Santiago es tanto una tensión como una negociación entre su percepción y práctica de viaje. Es una tensión debido a la constante posibilidad de ser atropellada o de atropellar a alguien mientras que, es una negociación porque con la práctica de bici-movilidad evita el estrés que percibe en el viaje en el transporte público, por esto prefiere el viaje en bicicleta.

De acuerdo con el relato de Raúl, se expresa la relación socio-material que se produce con la bicicleta, dado que, es un artefacto cotidiano esencial en la bici-movilidad (Urry, 2007, como se citó en Singh, 2018). Así, en el viaje en bicicleta surgen sentidos asociados a la mediación entre la bicicleta y el(la) ciclista, por esto, Raúl comenta que es una mini-terapia. Esta relación

socio-material también se presenta en lo señalado por Coni “Yo creo que los ciclistas estamos en una constante adaptación al medio y eso también nos ayuda a llevar otros procesos personales de mejor forma” (2024). Este relato representa la dinámica de transformación en la bici-movilidad, dado que las prácticas de viaje cambian y se ajustan a cada ciclista por ello, existe una constante adaptación al medio porque el espacio también se transforma, es dinámico y nunca estático. Los(as) habitantes actúan con el espacio, no ‘sobre’ éste, por ello, los modos de habitar expresan relaciones de coproducción entre los sujetos y el espacio que habitan. (Espinosa, 2019; Lindón y Hiernaux, 2006; Martínez, 2018).

*Barreras de accesibilidad espacial: ciclovías y ausencia de red de infraestructura ciclística*

En la práctica de bici-movilidad la infraestructura ciclística es fundamental tanto para la seguridad como para la calidad del viaje en bicicleta (Valenzuela, 2013). Según Oyarzún (2021), la cobertura ciclística tiene un carácter desigual en la estructura urbana de Santiago, por lo tanto, se producen experiencias desiguales por la inaccesibilidad a la infraestructura ciclística, entre otras barreras de accesibilidad que dependen de quien experimenta el viaje (Salas, 2018; Jirón et al, 2010; Jirón y Mansilla, 2013).

“Andar en ciclovías sí o sí te demanda andar un poco más calmo (...) no te permite como andar rápido. O sea, se puede, pero ciertas ciclovías (...) es más rápido irme por no ciclovías que por ciclovías (...) Igual muchas tienen como unas curvas muy innecesarias (...) andando rápido en una ciclovía me siento menos seguro que andando rápido en una calle, pero obviamente, en una ciclovía va a ser mucho más seguro. (...) el espacio muy pequeño, muy acotado (...) En general, las ciclovías son las así” (Raúl, 2024).

A partir de la experiencia de Raúl, se expresan barreras de accesibilidad espacial de acuerdo con el diseño de ciclovías que obstaculiza una movilidad eficiente, debido a que el espacio de las ciclovías es angosto y con zonas de curvas que impiden viajar a la velocidad que requiere un trayecto cotidiano, incluso, el diseño de ciclovías se percibe como una barrera que se expresa en la percepción de inseguridad en la práctica de viaje (Salas, 2018).

De esta forma, la ausencia de red de infraestructura ciclista representa una barrera espacial para el viaje en bicicleta. Esto se asocia con la relevancia de la escala de calle, ya que, es un medio para la circulación cotidiana, articula el espacio urbano e incide en las confrontaciones y negociaciones de los modos de habitar de los sujetos (García et al, 1996; Giannini, 2017). En el caso de la infraestructura ciclística en Santiago, se percibe de diversas maneras la presencia o ausencia de una red que articule esta infraestructura dado que, la cobertura ciclística es desigual entre las comunas en Santiago. Esto influye en la conectividad entre los espacios cotidianos de los(as) ciclistas dado que las experiencias de viaje cotidianas no tienen una escala fija ni determinada en el espacio, sino que se van modificando y transformando en distintos ritmos:

“Está todo cortado, hay hartas... es que no hay ciclovía, lo que hay son como ciclo paseos, es muy poco ciclovías, el tramo de Portugal sí es una ciclovía, pero en general no sé, por Matta o la Alameda eso no es ciclovía (...) pasai por entre medio de una fuente (...) hay árboles entremedios” (Daniela, 2024).

“Evidentemente yo creo que hay muchas como distinciones entre un sector y otro (...) la distinción entre comunas y comunas es muy diferente, yo creo que principalmente está asociado a la cantidad, la disponibilidad de ciclovías totalmente” (Damián, 2024).

A partir de los relatos anteriores, se reconoce la barrera de accesibilidad espacial a partir de la ausencia de red de infraestructura ciclística. En el caso de Daniela se considera que esta infraestructura se encuentra fragmentada en Santiago y menciona que en general no hay presencia de ciclovías, más bien, son ciclo paseos debido a que no están planificadas para el(la) ciclista cotidiana, sino que para él(la) ciclista de paseo, esto lo ejemplifica con la ciclovía de Avenida Matta, Alameda o Avenida Libertador Bernardo O'Higgins. En el caso de Damián se identifica que la infraestructura ciclística no es homogénea en la ciudad de Santiago, por lo que, incide en la manifestación de experiencias desiguales en la bici-movilidad (Salas, 2018). Esto se asocia con lo mencionado por Jirón et al (2010), respecto a que la movilidad cotidiana está en relación con los fenómenos de desigualdad y exclusión social, dado que en los modos de habitar se producen experiencias con desigualdades y obstáculos que dificultan habitar el espacio público.

#### *Barreras de accesibilidad sociocultural: percepción de convivencia vial*

La falta de regulación y planificación de la movilidad en bicicleta incide en la presencia de barreras de accesibilidad socioculturales como la falta de convivencia vial; agresiones entre ciclísticas, automovilistas y peatones, transporte público que se ‘tira’ sobre el ciclista, entre otros aspectos (Salas, 2018). En los relatos se expresa la percepción de la convivencia vial.

“Los autos uff, yo creo que al menos dos veces al día yo estoy en riesgo de que me atropellen o freno porque hay algún auto que llega y dobla y no respeta la ciclovía (...) yo jamás ando con audífonos porque teni que ir (...) atenta a tu ruta, ósea yo quiero llegar bien a mi casa por mis hijos cachai (...) los autos (...) ellos creen que son dueños de la calle (...) es super frustrante, pero uno va arriba de una bicicleta, está expuesto todo su cuerpo a algo y un coche chico te manda la punta del cerro, entonces el año pasado cuando me pasó este auto que me freno en seco estaba a unos metros, salté encima del auto me luxofracturé el meñique y me esguince el tobillo” (Coni, 2024).

“Los ciclistas también son como poco prudentes, ósea yo igual he sido imprudente muchas veces y a veces como andar rápido por las veredas y no es tu lugar la vereda o a veces como no, yo creo que no te enseñan la ley del tránsito, entonces no sabi que teni que parar cuando tenis que parar” (Pauli, 2024).

En el relato de Coni, considera que la convivencia vial es compleja debido a confrontaciones con los automovilistas porque percibe que se apropian de la calle y no respetan la ciclo vía, por lo que, siente la constante posibilidad de sufrir un riesgo de ser atropellada, sobre todo porque como ciclista su cuerpo está expuesto. De hecho, ya ha tenido accidentes con automovilistas lo que resultó en una luxa fractura y esguince de tobillo, por ello, en su experiencia de viaje se preocupa de estar muy atenta a su ruta y tiene bastante precaución al viajar en bicicleta, sobre todo porque es madre y quiere llegar sin accidentes a su hogar por sus hijos. Esta experiencia de viaje es representativa de la cultura vial en Santiago, ya que de manera cotidiana existe el riesgo de ser atropellado(a) o de confrontarse con ciclistas, peatones y automovilistas en la práctica de viaje, por ello, Coni ha adaptado sus prácticas de viaje y es precavida ante accidentes respecto al no usar audífonos mientras conduce y el ir atenta a su ruta.

En el caso de Pauli, señala que existen ciclistas imprudentes y reconoce que ella también ha incurrido en faltas de convivencia vial. No obstante, considera que la ley de tránsito no se enseña en los(as) ciclistas, por lo que, esto dificulta la convivencia vial. En definitiva, existe falta de convivencia vial entre ciclistas y automovilistas lo cual inciden en la experiencia de viaje de los ciclistas en Santiago, esto representa un desafío para mitigar la barrera de accesibilidad sociocultural. Estas confrontaciones expresan los distintos modos de habitar en lo urbano, mientras algunos(as) son precavidos(as) ante prácticas que signifiquen un riesgo en el trayecto de viaje, otros(as) presentan prácticas imprudentes que dificultan y obstaculizan la convivencia vial y la seguridad de quienes habitan la ciudad, ya sean ciclistas, peatones o automovilistas.

### *Barreras de accesibilidad de género*

El género es un aspecto fundamental para comprender los diversos modos de habitar. En el caso de las mujeres la experiencia de viaje en bicicleta es distinta debido a que existen barreras de accesibilidad de género en la ciudad como la sensación de acoso callejero, la percepción de seguridad varía entre los tramos de viaje, la falta de iluminación incide en la seguridad en transitar por las noches, entre otros (Salas, 2018). De esta manera, las tensiones, confrontaciones y negociaciones en los modos de habitar de las mujeres, producen significados asociados a una experiencia de viaje atravesada por la presencia de barreras de género (Bernat, 2020; García et al, 1996; Salas, 2018).

“Yo por mi tener anclada la bicicleta en el cuerpo (...) soy feliz andando en bicicleta (...) me despejo, optimizo mis tiempos al trabajo (...) como mujer yo siento que puedo andar en bici, es algo seguro para mí, porque siento que el riesgo es tanto para hombres como mujeres por los peligros que hay a nivel de la ciudad. A veces me es un poco incómodo porque, pucha los hombres son medios degenerados y te miran así con cara de guarisapo y eso es un poco incómodo porque yo por lo menos ando con *outfitt* de bici, entonces ando con poleras apretadas o calza corta y yo por lo menos me siento como un poco observada y eso a veces me incomoda” (Coni, 2024).

En la práctica de viaje de Coni, se identifica una relación socio-material con la bicicleta, ya que menciona que podría tener la bicicleta anclada a su cuerpo porque es feliz viajando en bicicleta. En su relato enfatiza que el riesgo en la bicimovilidad se manifiesta tanto para hombres como para mujeres, sin embargo, existen barreras de género en su viaje respecto al acoso callejero mientras viaja en bicicleta, ya que, percibe la mirada de acosadores y se siente incomoda. Aun así, frente a estos conflictos de género, ella se enfoca en los beneficios, significados y emociones que siente viajando en bicicleta, por lo que, logra sentirse segura y tranquila.

Además, entre los relatos de las ciclistas se percibe la barrera de accesibilidad de género a partir de la sensación de inseguridad al transitar en horarios nocturnos, lo cual incide en las prácticas de viaje ya que, para algunas ciclistas la bici-movilidad no es durante las 24 horas.

“Cuando empieza a oscurecer hay partes que evito transitar de noche. Por ejemplo, donde yo vivo Providencia, esa parte como que no me da miedo, pero irme de aquí de San Joaquín, de Macul a mi casa (...) cuando empieza a oscurecer, me empiezo a apurar, para irme, tratar de no pasar Vicuña Mackenna tan oscuro (...) Cuando está oscuro me da miedo que me vayan a asaltar (...) pero trato de no caer en el miedo, si porque si no, uno se queda y no sale” (Cristi, 2024).

Cristi señala que evita transitar de noche porque percibe mayor inseguridad y miedo, sobre todo entre el tramo de San Joaquín y Macul debido a la posibilidad de asalto en las noches. Así, se expresa la barrera de género en el horario nocturno dado que aumenta la vulnerabilidad ante asalto, lo cual incide en las prácticas de viaje y en sus modos de habitar, ante esto, las ciclistas escogen estrategias para evitar percibir inseguridad en sus viajes como el evitar transitar en las noches.

### Momento Pos viaje: calidad del viaje

A partir del pos-viaje, surgen nuevas percepciones y ajustes entre las prácticas de viaje, dado que la movilidad es dinámica y a la vez, también es cíclica a partir de los momentos de viaje. Así, la calidad del viaje se estudió a partir de los sentidos y prácticas de los(as) ciclistas mediante las categorías de calidad de viaje diseñadas por Salas (2018) pero en esta investigación se adaptaron al trabajo de campo con los(as) ciclistas entrevistados(as).

Cuadro N°3: Categorización de calidad del viaje

Categorías de calidad de viaje	Características
Alerta baja	Ausencia de infraestructura ciclística o de bajo estándar; alto flujo peatonal y/o vehicular; sensación de precaución.
Cómodo	Presencia de infraestructura ciclística (mínimo ciclovías) con estándar adecuado en cuanto a anchos, pero con deficiencias de seguridad y sensación de precaución (acoso callejero, asaltos, entre otros).

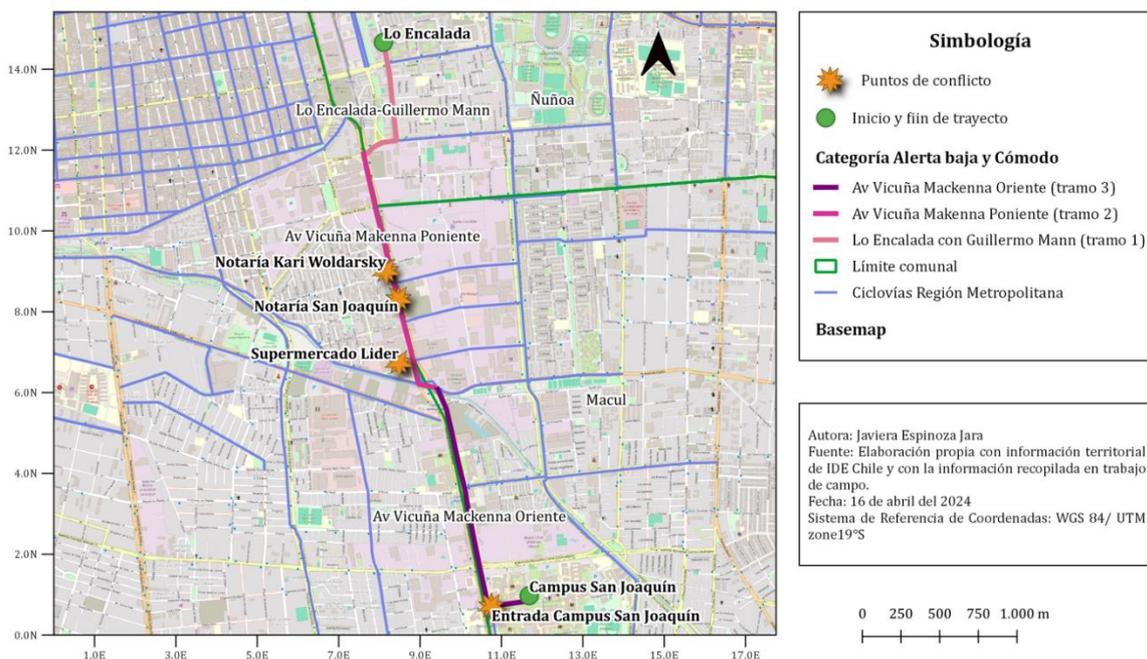
Fuente: Elaboración propia a partir de la metodología de Salas (2018) y el trabajo de campo.

### *Acompañamiento en bicicleta entre Ñuñoa y Macul: el viaje cotidiano de Tona*

Desde el año 2021 Tona realiza la ruta de viaje desde su residencia hasta el Campus San Joaquín de la Universidad Católica. Para identificar la experiencia y calidad de su viaje, se dividió su ruta cotidiana en tres tramos de viaje que indican hitos y puntos de conflicto. El primer tramo de viaje corresponde desde la calle Lo Encalada hasta la calle de Guillermo Mann que corresponde a una curva donde hay una ciclovía. Luego se dirige hacia la ciclovía de Avenida Vicuña Mackenna del sector poniente, es ahí donde comienza su segundo tramo de viaje hasta la calle Avenida Isabel Riquelme.

Luego cruza hacia Avenida Vicuña Mackenna oriente con Avenida Quilín para continuar por la ciclovía hasta la universidad, este corresponde a su tercer tramo de viaje. Este viaje lo realiza entre 15 y 20 minutos y la distancia recorrida es de 4,23 km aproximadamente. Para representar de manera más pertinente la ruta cotidiana de Tona se realizó una cartografía a partir del trabajo de campo del acompañamiento en bicicleta en marzo del año 2024.

Figura N°1: Cartografía del acompañamiento en bicicleta entre comunas Ñuñoa y Macul en la Región Metropolitana de Santiago



Fuente: Elaboración propia en QGIS con información territorial de IDE Chile y con la información recopilada en trabajo de campo (2024).

A partir de la Figura N°1, en la ruta cotidiana de Tona se viaja la mayor parte del trayecto por ciclovías. Se observó que Tona viaja con un parlante que lleva en la cuerda de la mochila para escuchar música. Ella disfruta escuchar música a un volumen medio bajo mientras maneja su bicicleta para conectar con su práctica de viaje de forma más íntima y a la vez estar atenta a su ruta, ya que no utiliza audífonos. Durante el viaje señalizaba con sus manos tanto a los automovilistas como ciclistas para indicar cuando debía cruzar a otra calle. Esta práctica de

viaje es importante porque se asocia con la convivencia vial que asume Tona y representa un modo de habitar que dialoga con el espacio urbano.

A pesar de que considera que, entre las categorías de calidad de viaje en general su ruta es cómoda, se observan cuatro puntos de conflicto que caracterizan una calidad de viaje media alta ya que, se encuentra entre las categorías de cómodo y alerta baja. De acuerdo con lo relatado, en el tramo n°1 existe una sensación de precaución dado que transita por calle dado a la ausencia de ciclovías y por el alto flujo vehicular. En el segundo tramo de viaje, se identifican tres puntos de conflicto que corresponden a la presencia de la Notaría Kari Woldarsky, Notaría San Joaquín y el Supermercado Líder. Estos lugares representan zonas de conflicto porque son bastante concurridos tanto por automovilistas como por peatones, por lo que, se producen confrontaciones respecto a la falta de convivencia vial, sobre todo porque hay calles que no tienen semáforos. Además, es una zona de exposición a accidentes viales, Tona comenta que *"acá hay semáforos, pero hay muchas calles sin semáforo y acá fue cuando choqué con el otro ciclista, como que acá los autos se asoman (...) entonces acá siempre dejo de ir rápido"*. Entre estos puntos de conflicto, Tona hace unos años sufrió un choque con otro ciclista dado a la presencia de un automovilista que iba dirigiéndose a la salida del estacionamiento del Supermercado Líder y el ciclista que iba a una mayor velocidad chocó con ella.

Una vez me pasó que choque con un ciclista porque el auto se asomó y él iba rajao, entonces como que lo sobrepasó y chocó por mi parte (...) como que esquivó el auto y me chocó a mí y le echo la culpa al auto, pero realmente ahí no hay semáforo para ni uno, igual hay que ceder de alguna manera (Tona, 2024).

Así, en el segundo tramo de viaje se expresan barreras de accesibilidad sociocultural respecto a la falta de convivencia vial y también se presenta la barrera de accesibilidad espacial dado a la falta de semáforos en la infraestructura vial que inciden en confrontaciones entre ciclistas, peatones y automovilistas. Por esto, se presentan situaciones que caracterizan la presencia de alerta baja en su calidad de viaje, dado a la sensación de precaución y experiencias de accidentes anteriores, aunque también existen sectores en el tramo de viaje que son cómodos dado a la calidad de la ciclovía y por la percepción de rutina.

Por último, en el tercer tramo de viaje, se identifica una calidad de viaje alta dado a la sensación de comodidad en la ciclovía de Avenida Vicuña Mackenna oriente. No obstante, al llegar al destino del viaje se presenta un punto de conflicto dado al alto flujo peatonal que ingresa a la universidad, más aún porque no existe una entrada por el poniente del campus destinada a ciclistas, por lo que, deben ingresar junto con los peatones a pesar de que existen ciclovías al interior del campus. Así, percibe sensaciones de precaución respecto al alto flujo peatonal.

### **Reflexiones finales**

Las geografías cotidianas de los(as) ciclistas representan prácticas, experiencias y sentidos que diferencian los modos de habitar la ciudad. La movilidad expresa la geograficidad de los sujetos, la relación entre su mundo interno y el mundo externo, dado que las experiencias de

viaje y los modos de habitar lo cotidiano coproducen el espacio urbano de manera colectiva, por ello, la movilidad es siempre relacional como menciona Singh (2018).

Se identifican relaciones socio-materiales y de apego entre los(as) ciclistas y la bicicleta, ya que la bici-movilidad implica una relación directa entre el ciclista, la bicicleta y el entorno. De esta forma, la bici-movilidad es una forma de habitar en movimiento y es una movilidad diferenciada ya que, depende de quien vive la experiencia y de su contexto familiar y/o socioespacial.

Además, los modos de habitar son atravesados por barreras de accesibilidad de tipo sociocultural, de género, espacial, entre otras. Por esto, en la bici-movilidad se producen confrontaciones, encuentros y diálogos entre los sujetos y el espacio, a partir de la ausencia de red de infraestructura ciclística, la falta de convivencia vial e incluso por la sensación de acoso callejero. No obstante, estas barreras tienen un carácter dinámico y en su mayoría, se presentan de manera simultánea y multiescalar ya que, coexisten o de lo contrario 'desaparecen' en la experiencia de viaje, además, los sujetos también escogen estrategias para enfrentar estas barreras (Jirón y Mansilla, 2013).

Cabe reflexionar acerca de la barrera de accesibilidad de género y de sus implicancias de en la movilidad, dado que, la experiencia de habitar Santiago es muy distinta entre mujeres, hombres y disidencias, ya que en el caso de las mujeres se presentan situaciones de acoso callejero y/o mayor precaución ante el riesgo de asalto a diferencia de los hombres encuestados.

En definitiva, las prácticas de viaje y las barreras de accesibilidad expresan desafíos para habitar la ciudad y a la vez, representan el poder de los sujetos para incorporar prácticas y estrategias con el fin de enfrentar aquellas barreras de accesibilidad y de mejorar sus propias experiencias de viaje. No obstante, es relevante cuestionar las implicancias de las barreras y las espesuras en procesos de desigualdad al habitar Santiago, ya que la ausencia de red de infraestructura ciclistas representa un desafío para garantizar la accesibilidad y el derecho a la ciudad de los(as) ciclistas y mitigar los obstáculos que se expresan en sus geografías cotidianas.

### Referencias Bibliográficas

Bernat, M. S. Modos de habitar y políticas públicas - Ways of inhabiting and public policies: relocalización de un asentamiento en La Plata, Argentina. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 2020, Vol 35, N°3, p. 727–760. <https://www.jstor.org/stable/26928158>

Espinosa Ortiz, F. Movilidades cotidianas y nuevos modos de habitar: Un análisis en y desde la periferia metropolitana. *Entorno Geográfico*, 2019, N°18, p. 1-21. doi: 10.25100/eg.v0i18.8595.

García Canclini, N., Castellanos, A y Rosas Mantecón, A. *La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos, México, 1940-2000*. México: 1996.

Giannini, H. Hacia una Arqueología de la Experiencia. *Revista De Filosofía*, 2017, Vol 23, p. 41–57. <https://revistafilosofia.uchile.cl/index.php/RDF/article/view/46284>

Gutiérrez, A. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 2012, Vol 21, N°2, p. 61-74. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011>

Imilan, W. A. y Jiron, P. 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*, 2018, N°10, p. 17-36. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/153116>

Jirón M, P., Lange V, C, & Bertrand S, M. Exclusión y desigualdad espacial: Un análisis desde la perspectiva de la movilidad diaria. *Revista INVI*, 2010, Vol 25, N° 68, p. 15-57. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002>

Jirón, P y Mansilla, P. Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, 2013, N°56, p. 53-74. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>

Jirón M, P. La importancia de la experiencia de movilidad en la planificación del transporte. Aprendizajes de Santiago de Chile. *Revista INVI*, 2012(a), p. 23- 30 <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/137102>

Jirón Martínez, P. Transformándome en la "sombra". *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*, 2012(b), N°10, p. 1- 14. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/143722>

Lindón, A., & Hiernaux, D. Geografías de la vida cotidiana. En Lindón Villoria, A; Hiernaux, D y Bertrand, G, *Tratado de geografía humana, Barcelona: Anthropos*, 356-400, 2006.

Lindón, A. ¿Geografías de lo imaginario o la dimensión imaginaria de las geografías del lebenswelt?. En Lindón, A y Hiernaux, D, *Geografías de lo imaginario, Barcelona: Anthropos*, 65-86, 2012. [https://www.researchgate.net/publication/258699024\\_Geografias\\_de\\_lo\\_imaginario\\_o\\_la\\_dimension\\_imaginaria\\_de\\_las\\_Geografias\\_del\\_Lebenswelt\\_en\\_Alicia\\_Lindon\\_y\\_Daniel\\_Hiernaux\\_Geografias\\_de\\_lo\\_Imaginario\\_Barcelona\\_Anthropos\\_pp\\_65-86\\_ISBN\\_978-84-15260-41-#fullTextFileContent](https://www.researchgate.net/publication/258699024_Geografias_de_lo_imaginario_o_la_dimension_imaginaria_de_las_Geografias_del_Lebenswelt_en_Alicia_Lindon_y_Daniel_Hiernaux_Geografias_de_lo_Imaginario_Barcelona_Anthropos_pp_65-86_ISBN_978-84-15260-41-#fullTextFileContent)

Martínez Riquelme, P. Geografía y vida cotidiana. La escala de lo cotidiano para entender lo global. *Revista De Geografía Espacios*, 2018, Vol 8, N°15, p. 5-20. <https://doi.org/10.25074/07197209.15.1031>

Mosquera, A. R. Narrativas de la movilidad cotidiana: un caso de estudio en el barrio La Maternitat I San Ramon de Barcelona. *Perifèria: Revista de Recerca i Formació en Antropologia*, 2014, Vol 19, N°2, p. 101- 123. <https://doi.org/10.5565/rev/periferia.441>

Salas, M.R. La bicicleta como modo de transporte que visibiliza el acceso desigual a la movilidad cotidiana: el caso de Santiago, Chile. *Revista de Urbanismo*, 2018, N°39, p. 1-26. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.49157>

Singh, D. Z. Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. *Tempo Social, revista de sociologia da USP*, 2018, Vol 30, N°2, p. 35- 54. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>

Sheller, M & Urry, J. Mobilizing the new mobilities paradigm, *Applied Mobilities*, 2016, Vol 1, N°1, p. 10-25. doi: 10.1080/23800127.2016.1151216

Oyarzún, G. Una metodología para evaluar la cobertura de infraestructura ciclo-inclusiva bajo criterios de calidad y equidad: El caso del Gran Santiago (Doctoral dissertation, Pontificia Universidad Católica de Chile). 2021. <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2022/05/TESIS-GOC.pdf>

Rinaldi, FJ. Bicicletas y equidad vial. Hacia nuevas formas de entender el tránsito. *Revista Transporte y Territorio*, 2014, N°11, p. 135-139. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333032406008.pdf>

Valenzuela, A. El boom del ciclismo urbano. El rol del desarrollo urbano y las políticas públicas. *Estudios Urbanos y Territoriales*, 2013. <https://estudiosurbanos.uc.cl/en/exalumnos/el-boom-del-ciclismo-urbano-el-papel-del-desarrollo-urbano-y-las-politicas-publicas/>

Zunino Singh, D., Giucci, G., & Jirón, P. (Editores). *Términos Clave para Los Estudios de Movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2018.