



FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES,
JURÍDICAS Y ECONÓMICAS
Escuela de Sociología

GÉNERO, CIUDADANÍA Y EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE EN SANTIAGO: ESTUDIO DE CASO ESCUELA BICI MUJER DE MACLETA

SEMINARIO PARA OPTAR AL GRADO DE
LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA Y AL
TÍTULO PROFESIONAL DE SOCIÓLOGO

AUTORA:
Constanza Burgos Contardo

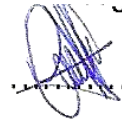
PROFESORES GUÍAS:
Sergio Ibáñez Schuda
Doctor en Sociología

Erick Vidal Muñoz
Sociólogo

SANTIAGO-CHILE
2014

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento.

FECHA: Diciembre 2014



FIRMA

 Avenida Portugal 373

DIRECCION

 conburgos@gmail.com

TELEFONO – E-MAIL

Dedicatoria

De niña siempre supe que algún día quería ser una mujer profesional. Pasé de querer ser doctora a ser abogada, profesora, psicóloga, escritora y locutora radial. Artes o ciencias, jamás me imaginé que esta vida me llevaría hasta la Sociología, luego de haber creído que mi camino iba por los planos de arquitectura y la edificación.

A mi papá, que hizo que esa niña quisiera soñar con todo eso y con mucho más, que alimentó mi hambre por aprender, que me dio

la fortaleza para ser la mujer que soy hoy,

el valor para llevar a cabo mis metas y objetivos,

la sabiduría para aceptar cuando estoy equivocada,

el apoyo en todas mis locuras,

y su amor incondicional y sempiterno.

A todas las mujeres que quieran atreverse a hacer algo en lo que de verdad creen: no se desanimen, ni siquiera cuando el mundo entero esté en su contra.

Agradecimientos

Esta tesis no habría sido posible sin la colaboración y los valiosos comentarios de muchas personas que de una forma u otra estuvieron implicadas.

Gracias a Andrea Cortínez, Andrea Albagli y Magdalena Morel por su gran disposición para darme acceso a información importante y por permitirme ser partícipe de parte de su labor como Equipo de Investigación de la agrupación Macleta, así como también les agradezco a Patricia Vargas y Cynthia Silva por facilitarme distintos datos que me permitieron avanzar con mi trabajo. Además, a todas las instructoras de la EBM con las que tuve ocasión de conversar, aportando otras ópticas de lo que significa ser hoy una mujer ciclista en Santiago.

Mis agradecimientos a todas las alumnas entrevistadas, por su valioso tiempo, sus historias, anécdotas, experiencias y por sobre todo, su confianza. Sin ustedes este documento no habría podido salir adelante.

Me gustaría reconocer el gran apoyo que me dieron desde FLACSO Chile, especialmente por parte de Lucía Miranda y Maximiliano Prieto, con quienes tuve la oportunidad de conversar sobre el tema, recibiendo sus sugerencias, comentarios y correcciones de los aspectos formales de esta tesis.

Además a mi profesor guía del primer semestre, Sergio Ibáñez, por haber guiado el inicio de este documento.

Y por supuesto, a mi profesor guía del segundo semestre, Erick Vidal, por recibirme como su primera tesista a su cargo, por su tiempo, su paciencia y su constante preocupación. Le estoy infinitamente agradecida por la dedicación con la que guió la culminación de este proceso.

Por último, gracias a todos/as aquellos/as que seguramente me he olvidado de nombrar, las conversaciones sobre el tema surgieron en distintos lugares y situaciones, lo que ciertamente me hace estar agradecida de cada una de las personas que estuvieron en mi camino durante este año.

A todos/as ustedes, mis más sincera gratitud.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTOS	IV
ÍNDICE DE TABLAS	V
ÍNDICE DE FIGURAS	VI
RESUMEN	VII
I. INTRODUCCIÓN	11
1.1 PROBLEMA	11
1.2. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	16
1.3. OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS	17
1.4. SUPUESTOS DE TRABAJO	17
1.5. JUSTIFICACIÓN	18
1.6. LIMITACIONES	19
II. MARCO TEÓRICO	20
2.1. POSMODERNIDAD Y DESENCANTO CIUDADANO	20
2.1.1. Una breve historia posmoderna	19
2.1.2. Política, desconfianza y desafección	21
2.1.3. Política de la calle y movimientos sociales: una aproximación hacia la Masa Crítica urbana	27
2.1.4. Democratización del espacio público	34
2.2. CIUDADANÍA Y ESPACIO PÚBLICO: DERECHO A LA CIUDAD Y PERSPECTIVA DE GÉNERO	36
2.2.1. Ciudadanía femenina.....	36
2.2.2. ¿Qué es el derecho a la ciudad?.....	39
2.2.3. El espacio público diferenciado según género.....	45
2.2.4. Accesibilidad y movilidad en el espacio público	53
2.3. ¿LA BICICLETA COMO HERRAMIENTA DE CAMBIOS SOCIALES?	60
2.3.1. Situación del sistema de transporte en Santiago.....	60
2.3.2. Representaciones sociales del ciclismo urbano	64
2.3.3. Valores postmaterialistas asociados al ciclismo urbano.....	66
2.3.4. Cambios en los paradigmas de movilidad: hacia la sustentabilidad	69
2.3.5. Educación para la movilidad sustentable y rol de las agrupaciones ciclistas	75
2.3.6. Agrupaciones ciclistas urbanas femeninas y empoderamiento a través de la bicicleta.....	78
III. METODOLOGÍA	83
3.1. UNIDAD DE ANÁLISIS Y CRITERIOS DE INCLUSIÓN	87
3.2. ANÁLISIS Y PROCESAMIENTO DE LOS DATOS CUANTITATIVOS Y CUALITATIVOS	90

IV. RESULTADOS	92
4.1. CARACTERIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA	92
4.1.1. Descripción de la EBM como contexto de recolección de Información.....	92
4.1.2. Tratamiento de los datos cuantitativos.....	93
4.1.3. Tratamiento de los datos cualitativos.....	95
4.1.4. Caracterización de la muestra cuantitativa	95
4.1.5. Caracterización de la muestra cualitativa	96
4.2. ESCUELA BICI MUJER: INTEGRANDO A LAS MUJERES EN EL PEDALEO	97
4.2.1. Conocimiento de la EBM	97
4.2.2. Participación.....	98
4.2.3. Propuesta educativa: educación vial y metodología EBM.....	99
4.2.4. Evaluación y satisfacción con la EBM	104
4.2.5. Relaciones organizacionales	107
4.3. DIMENSIONES MATERIALES DEL ACTO DE PEDALEAR	108
4.3.1. Motivaciones	109
4.3.2. Movilidad urbana	116
4.3.3. Prácticas materiales: habilidades ciclistas	119
4.3.4. Uso de la bicicleta e intencionalidad: recreación y Transporte	120
4.3.5. Beneficios de la bicicleta: entorno y salud.....	125
4.3.5.1. Salud física y mental	125
4.3.5.2. Entorno físico y social	126
4.4. DIMENSIONES CULTURALES DEL ACTO DE PEDALEAR	128
4.4.1. Representaciones sociales sobre la imagen de la bicicleta y el ciclista en Chile	128
4.4.2. Valorización de las demás: pedalear en grupo y con Mujeres	130
4.4.3. Vinculación con los/as otros/as: relaciones familiares y sociales	134
4.4.4. Factores individuales: superación personal Empoderamiento.....	136
4.5. TEMÁTICAS URBANAS POSMODERNAS ASOCIADAS AL PEDALEO: GÉNERO, ESPACIO PÚBLICO Y CIUDADANÍA	140
4.5.1. Política pública urbana.....	140
4.5.2. Ciudadanía activa	141
4.5.2.1. Ciudadanía participativa	142
4.5.2.2. Ciudadanía empoderada.....	143
4.5.3. Género y espacio público: bicicleta, mujer y ciudad	143
4.5.3.1. Brecha de género en el uso y acceso a la bicicleta	143
4.5.3.2. Acoso callejero	147
4.5.3.3. Feminismo en la EBM	149

4.5.3.4. Aportes al género femenino	151
4.5.4. VALORES: MATERIALISMO Y POSTMATERIALISMO	152
V. DISCUSIÓN DE LOS HALLAZGOS Y CONCLUSIONES	154
5.1. HALLAZGOS SIGNIFICATIVOS.....	154
5.2. CONCLUSIONES FINALES	159
BIBLIOGRAFÍA.....	164
ANEXOS	175

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla n.1	Escuelas realizadas y nº de alumnas participantes	79
Tabla n.2	Tipologías de Estudios de Casos	86
Tabla n.3	Detalles de la muestra entrevistada	90
Tabla n.4	Categorías y códigos del AD.....	91
Tabla n.5	Muestra encuestada	93
Tabla n.6	Participación encuestadas según nivel y comuna de residencia	96
Tabla n.7	Charlas mejor evaluadas	105
Tabla n.8	Beneficios del aprendizaje grupal.....	130
Tabla n.9	Beneficio del aprendizaje con mujeres	132
Tabla n.10	Semiótica de los valores pasionales	158
Tabla n.11	Resumen de percepciones, pre y post EBM	158

ÍNDICE DE FIGURAS

Gráfico n.1	Caracterización etaria de la muestra encuestada	95
Gráfico n.2	Dificultades para participar de la escuela	98
Gráfico n.3	Percepción de riesgo o seguridad pedaleando por la calle	101
Gráfico n.4	Percepción de riesgo o seguridad pedaleando por la vereda	102
Gráfico n.5	Satisfacción de las alumnas con la EBM.....	104
Gráfico n.6	Motivaciones iniciales para ingresar al curso.....	109
Gráfico n.7	Motivaciones al cierre	109
Gráfico n.8	Otras motivaciones de cierre	110
Gráfico n.9	Motivaciones iniciales según tramo etario	111
Gráfico n.10	Modo de viaje al inicio y cierre.....	117
Gráfico n.11	Modo de viaje según género. EOD 2006.....	118
Gráfico n.12	Acceso a la bicicleta	119
Gráfico n.13	Habilidades en la bicicleta al inicio y al cierre.....	120
Gráfico n.14	Limitaciones para pedalear	122
Gráfico n.15	Probabilidad de riesgo	124
Diagrama n.1	EBM	97
Diagrama n.2	Dimensiones materiales del pedalear	108
Diagrama n.3	Dimensiones culturales del pedalear	128
Diagrama n.4	Temáticas urbanas posmodernas	140

Resumen

Este documento explora la manera en que una escuela de ciclismo urbano femenino en la ciudad de Santiago llamada Escuela Bici Mujer (EBM) de la agrupación Mujeres Arriba de la Cleto (Macleta), se puede llegar a convertir en un mecanismo de empoderamiento y socialización política para las mujeres, a través de la educación para el uso de la bicicleta como medio de transporte en una ciudad en donde los problemas de contaminación y congestión vehicular se han vuelto cada vez más críticos.

Palabras claves: *Género, bicicleta, espacio público, sustentabilidad, escuela, ciudadanía participativa, empoderamiento femenino.*

I. Introducción

En los últimos años, Chile ha experimentado grandes transformaciones que han tenido lugar en todas las esferas, desde lo económico y político hasta lo sociocultural. Éstas están implicadas directamente con el cambio social al interior de las ciudades y las relaciones entre los actores que las habitan.

Una de las modificaciones que ha tenido la ciudad y la vida en ella han sido los cambios en los paradigmas de movilidad durante el siglo XX, que estuvo marcado por la creciente motorización producto del auge de la industria automotriz y los cambios en las configuraciones urbanas, haciendo que la gente tuviera cada vez más la necesidad de desplazarse distancias mayores.

En una ciudad como Santiago de Chile, con una densidad poblacional que crece a ritmos exponenciales, las dificultades en el desplazamiento cotidiano se hacen cada vez más evidentes: el colapso del transporte colectivo y el aumento en el número de vehículos en circulación han vuelto caótica la movilidad urbana. Junto a eso, los problemas de convivencia en el espacio público se acentúan cada día.

A raíz de lo anterior, surge la idea de una reivindicación de una ciudadanía desplazada que está a favor de la recuperación del espacio público, que no es otro que el espacio ciudadano o el espacio político; y de la planificación de ciudades a escala humana, en donde se tomen en cuenta las opiniones y los requerimientos de sus habitantes, para así lograr una mejor calidad de vida y una democratización del espacio colectivo.

En el presente documento se busca comprender un fenómeno que ha ido en aumento y que guarda relación con las formas de movilidad urbana a través del aumento progresivo del número de ciclistas en la ciudad. Las consideraciones que se hacen respecto a la temática están vinculadas con la perspectiva de género en el uso de la bicicleta, así como también se incluye el factor educativo para la movilidad sustentable. Así, lo que se pretende abordar es una iniciativa para la educación en bicicleta por parte de una organización ciclista femenina dirigida hacia mujeres de todas las edades, las motivaciones que las llevan a participar de dicha instancia así como los cambios socioculturales que esto puede generar, pensando en la mujer como un agente de cambio social.

1.1. Problematización

El problema de investigación de este trabajo tiene como telón de fondo a la posmodernidad y sus efectos sobre la sociedad, los patrones de consumo que han llevado al aumento del parque automotriz, los crecientes niveles de contaminación y

congestión en la ciudad, así como la búsqueda de soluciones alternativas inmediatas para hacer frente al problema de la movilidad urbana.

La Región Metropolitana de Santiago de Chile alberga, según el Gobierno Regional Metropolitano, aproximadamente 6.061.185 habitantes. Según datos estadísticos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadísticas (2013), sólo en esta región circulan alrededor de 1.695.442 vehículos, lo que quiere decir que hay una proporción de un vehículo por cada 3,6 personas. Una explicación para esto podría estar relacionada con la desafortunada implementación del Transantiago en el año 2007, con todos los inconvenientes que trajo consigo, y que todavía no encuentran soluciones efectivas por parte de las autoridades.

La dramática situación que viven día a día los usuarios del sistema de transporte colectivo por su deficiente funcionamiento, junto con el aumento de la congestión vehicular, han conducido hacia la búsqueda de soluciones individuales alternativas por parte de la ciudadanía, encontrando actualmente en la bicicleta un medio de transporte más rápido, autónomo, económico y eficaz. Eso, sumado a las alzas en las tarifas del pasaje, las interrupciones del servicio, la necesidad de ahorro en los tiempos de viaje y una mayor preocupación por los segmentos jóvenes por temas medio ambientales, han derivado en un alza creciente de ciclistas urbanos que opta por este medio para trasladarse a sus destinos cotidianos.

Esta hipótesis se comprueba al calcular las tasas de crecimiento anual del transporte no motorizado: antes de la puesta en marcha del Transantiago, en el período 2001-2006, se puede observar que en promedio el uso de este tipo de transporte crecía a un ritmo anual de 0,5%. Para el período 2007-2013, crece un 7,7%¹. Según las estadísticas de la Cámara de Comercio de Santiago, en el período 2007-2012 se duplicó la cantidad de importaciones de bicicletas en el país llegando a 50,3 millones de dólares (Lezaeta, Valencia y Reed, 2014), lo que demuestra que las ventas han aumentado debido a la expansión de la demanda que se ha generado. La tasa de crecimiento anual de viajes en bicicletas estimada es entre un 10% y un 20% anual, esperándose que para el año 2015 se realicen más de un millón de viajes en este medio de transporte, sólo en la Región Metropolitana (MINVU, 2013).

El punto de partida, y razón por la que la posmodernidad y el individualismo son el antecedente pero no el problema en sí, ha sido que las mismas personas han buscado a través, en este caso, del ciclismo urbano respuestas individuales en vez de la organización colectiva para la solución del problema mayor que es la mala calidad del transporte colectivo y su alto costo. Sin duda parte importante de la lógica

¹ Cálculo realizado sobre el total de vehículos motorizados y no motorizados para los años 2001 y 2006, y para 2007 a 2013. Anuarios Parque de Vehículos en Circulación del INE para esos años.

posmoderna es justamente ésa: soluciones efectivas para problemas cotidianos de manera inmediata, que pone en evidencia el carácter hedonista de la sociedad actual al que aludía Lipovetsky (2000), pero también a la búsqueda de “(...) seguridades individuales basadas en las inseguridades colectivas” (Barrera de Aragón et al., 2002: 34).

La solución personal al problema del transporte y todas esas inseguridades colectivas, desembocaron con el tiempo en una articulación mayor de agrupaciones ciclistas y ciudadanas que han desarrollado un discurso político en torno a la acción de pedalear para transportarse diariamente. Parte importante de ese discurso es el mejorar la manera en que las personas se mueven por la ciudad, que inicialmente había comenzado como iniciativas personales, pero que luego fueron transformándose en algo más allá, hasta convertirse en una masa crítica que hoy propone de que efectivamente sí es posible una nueva forma de movilidad más sustentable y democrática. El movimiento ciclista surgiría en Europa y Norteamérica durante la segunda mitad del siglo XX, enmarcado dentro de lo que se denomina como los Nuevos Movimientos Sociales (NMS), que apelaban a nuevos valores y que tenían además nuevas identidades.

En Latinoamérica, poco a poco el movimiento ciclista se ha abierto paso gracias a una mayor conciencia por parte de la población sobre los problemas de contaminación y cambio climático que se vive desde hace algún tiempo. Sus principales actores: jóvenes y adultos jóvenes, especialmente provenientes de la clase media y media alta. Si bien la bicicleta ha sido un medio de transporte altamente utilizado en zonas rurales y por las clases obreras en las ciudades, con el tiempo esto ha ido cambiando, siendo hoy sus usuarios personas de todos los segmentos de la sociedad.

En Chile, una de las organizaciones precursoras del ciclismo urbano fue el Movimiento de Furiosos Ciclistas (MFC) en la ciudad de Santiago, cuya lema es “la revolución se consigue pedaleando”, que organizaban (y siguen haciéndolo) una de las manifestaciones más constantes e internacionales como lo es la Masa Crítica (que se realiza en varias metrópolis a escala global), materializada bajo el nombre de la Cicleta del Primer Martes de Cada Mes. La organización de esta actividad se realiza como una forma de protesta contra las autoridades locales que poco o nada se hacían cargo sobre las demandas ciclistas por mayor infraestructura para este tipo de vehículo.

Para los usuarios de la bicicleta, ésta se convertiría en el medio para alcanzar ese fin, la solución a las incertidumbres del transporte actual, propagándose no sólo con y entre los ciclistas en las calles, sino también con la ayuda de las TICs (Tecnologías de la Información y la Comunicación), que en definitiva han sido una ventana para

acercar otras realidades en distintos países del mundo en cuanto a las soluciones que han adoptado respecto a la movilidad y el transporte urbano, en donde el uso de la bicicleta no sólo marca una tendencia de moda, además se ha convertido en todo un estilo de vida. En países europeos como Holanda, Dinamarca, Noruega, Alemania, entre otros, los viajes en bicicleta pueden llegar incluso al 40% de los viajes urbanos, lo que ha significado una transformación no sólo en las ciudades, sino también en la forma en que peatones, ciclistas y automovilistas conviven en ese espacio urbano, haciendo del ciclismo una alternativa altamente valorada para transportarse por ser rápida y eficaz, especialmente en distancias menores a 7 kilómetros. Es por esa razón que la bicicleta en esos países se ha llegado a convertir en un estilo de vida que se asocia con una conciencia medioambiental más sustentable, que además busca recuperar un ritmo vital más lento, en contraposición a la rapidez con la que sucede la vida contemporánea.

Pese al explosivo aumento de ciclistas urbanos, todavía existen diferencias de género en el uso de la bicicleta como medio de transporte, razón por la cual surge la Escuela Bici Mujer (EBM) en el año 2008 como una iniciativa de la ONG de ciclismo urbano femenino Mujeres arriba de la Cleta (Macleta), para la educación en la movilidad sustentable femenina en la ciudad de Santiago. Según la misma organización, el objetivo de la escuela es “generar en las mujeres participantes mayor seguridad, autoconfianza, libertad y contacto con otras mujeres a través de la enseñanza o el mejoramiento de sus habilidades en la bicicleta” (Silva, 2012), además de apoyar la misma ideología con la que se funda Macleta: ciclismo urbano desde una perspectiva de género.

La propuesta educativa de esta escuela apunta a enseñarles a mujeres de diversas edades, que no saben pedalear o que sí saben, para así educarlas en el uso responsable de la bicicleta en la vía pública. Para este fin, se contemplan dos niveles simultáneos de enseñanza: el primer nivel llamado *Aprende a Pedalear (AP)* y el segundo, llamado *Bájate de la Vereda*, que a su vez se subdivide en *Bájate de la Vereda Intermedio (BVI)* y *Bájate de la Vereda Avanzado (BVA)*. La EBM se ha dictado al menos tres veces por año, en clases semanales realizadas los domingos y con una duración actual de 7 sesiones llevadas a cabo en distintas comunas de la ciudad, generalmente en un espacio habilitado para ellas en alguna de las Ciclorecreovías² que funcionan en Santiago. Hasta el momento, se han llevado a cabo 17 escuelas en comunas como El Bosque, Santiago, Providencia, La Reina, Ñuñoa, San Miguel, La

² Ciclorecreovía es una iniciativa que funciona los días domingos de 9 a 14 horas en diferentes comunas de la Región Metropolitana y también en Concepción y Antofagasta, la cual está inspirada en experiencias extranjeras como la Ciclovía de Bogotá, en Colombia. Más información, <http://www.ciclorecreovia.cl/que-es/>

Florida, Quinta Normal, Las Condes y Peñalolén. En todas sus versiones, han egresado en total 466 alumnas de composición etaria y socioeconómica muy diversa.

La importancia de este estudio de caso radica en entender de qué manera la participación femenina en esta instancia podría llegar a influir más allá del ámbito individual y de la problemática urbana inicial que implica hacer uso de un medio sustentable como lo es la bicicleta, teniendo incluso un impacto importante en la manera en que las mujeres perciben su posición social como sujetos femeninos y como miembros de la sociedad en general, ejerciendo una ciudadanía más activa y participativa mediante el uso de la bicicleta, y contribuyendo, a su vez, en el mejoramiento de la calidad de vida de la ciudad donde habitan. Es por esta razón que resulta importante que los cambios estén enfocados inicialmente hacia este grupo de la población, para así fomentar la equidad y la inclusión de todas las personas, siendo ellas quienes todavía se encuentran en una situación de desventaja y vulnerabilidad en la sociedad, especialmente cuando se trata sobre el uso del espacio público.

Junto a lo anterior, es importante destacar el rol que tendría la EBM en los contenidos que entrega a sus alumnas, poniendo especial énfasis en una reapropiación del espacio público con el acto de pedalear por la calle, lo que implicaría un fomento del ejercicio de una ciudadanía femenina más activa. El discurso principal de Macleta no sólo tiene que ver con promover un modo de mejorar la calidad de vida en la ciudad, sino también la equidad de género que todavía hoy no se ha logrado del todo y que es uno de los objetivos a alcanzar para ampliar la ciudadanía social en Chile (PNUD, 2014).

Esta investigación también busca comprender el nexo entre la propuesta educativa de la EBM con una nueva percepción por parte de las egresadas de la escuela, que potencia y/o desarrolla valores asociados al postmaterialismo y al empoderamiento femenino, de forma que de ahí se extrapolen nuevos sentidos y significados que antes no eran considerados como demasiado relevantes para sus vidas.

Desde esta perspectiva, se pueden plantear algunos supuestos de trabajos que guiarán esta investigación y que están concatenados con la posibilidad transformadora de la bicicleta. En otras palabras, este vehículo podría ser concebido más que como un medio de transporte, un agente de cambio para las mujeres y sus familias, que ayudaría a mejorar la calidad de vida de quien la utiliza y proyectarlo también hacia su entorno.

Poder percibir el medio que nos rodea con mayor confianza y tener más autonomía se traduce en una mejora en la movilidad, lo que permitiría no sólo una vinculación y conectividad con otros espacios urbanos, también la creación de un nexo con los otros con quienes se comparte la ciudad. Se pueden acceder a otros lugares, así como

también se puede determinar con quiénes se viven, cómo, dónde y por qué (Jirón, 2007).

La EBM contribuiría como medio para un fin. Cabe decir, tomaría parte del empoderamiento femenino de sus alumnas, el cual se entiende como la relación entre la "...toma de «poder», haciendo hincapié principalmente en el fortalecimiento de la autoestima, la confianza en sí mismo y la capacidad de elegir las orientaciones en su propia vida..." (Charlier y Caubergs, 2007), así como también las prácticas sociales que se vinculan con el uso de la bicicleta. Dichas prácticas asociadas a este tipo de transporte tienen relación con una mayor consciencia y respeto hacia los demás, sobre todo en aquellas mujeres que manejan automóviles y que aprenden a pedalear, lo cual evidencia nuevos modos de relacionarse con otros tipos de vehículos. El empoderamiento femenino y una mayor autoestima se manifestarían en tanto las alumnas que participan de los cursos adquieren mayor autonomía en el transporte, ya sea porque aprendieron a andar en bicicleta, o porque lograron vencer el miedo de pedalear por la calle. Esto supondría el logro de metas personales y también de metas sociales, que en definitiva harían que estas mujeres adquieran poder sobre sí mismas y se sientan capaces de dominar una situación que anteriormente no controlaban.

La EBM se podría convertir en el vínculo directo entre los ciudadanos y una participación más activa en el espacio público. Se trataría de generar cambios en la percepción que tienen los demás de este medio de transporte, derribando mitos y barreras asociados a su uso, así como también ser un medio en la transformación de la participación social de sus alumnas, promoviendo desde la perspectiva del ciclismo urbano la liberación de la mujer y su empoderamiento ciudadano. Esta iniciativa podría ser replicada en forma más masiva con el apoyo del gobierno y de las autoridades locales, lo que no sólo beneficiaría a las mujeres, también a toda la comunidad.

1.2. Pregunta de investigación

Así, se pueden plantear al menos dos preguntas de investigación que están relacionadas por causalidad y que pueden ser respondidas en una primera instancia desde lo cuantitativo, y desde una segunda, por lo cualitativo: ¿Cuáles son las motivaciones iniciales que impulsan a las mujeres para participar en la EBM? y ¿Cómo la propuesta educativa de la EBM se vincula con el cambio en la percepción sobre la movilidad en bicicleta que tienen las alumnas luego de egresar?

De esta manera, lo que se pretende es conocer cuáles son los motivos que impulsan a las mujeres en participar de la EBM, ya sea para aprender a pedalear o para adquirir más destrezas para circular por la vía pública en bicicleta, que son los dos ejes

temáticos que trabaja la escuela a través de sus dos niveles, así como el efecto que la propia escuela puede producir para potenciar y/o desarrollar valores asociados al postmaterialismo y al empoderamiento femenino.

1.3. Objetivo general y objetivos específicos

Entonces, de las preguntas de investigación planteadas anteriormente, se desprende el siguiente objetivo general:

- Conocer las motivaciones que tienen las alumnas para participar de la Escuela Bici Mujer y los cambios que ésta produciría en sus percepciones sobre la movilidad en bicicleta luego de egresar.

Los objetivos específicos son:

- Identificar las razones que tienen las alumnas para incorporar a la bicicleta en su vida cotidiana.
- Comprender y analizar los cambios en las percepciones que tienen las alumnas respecto al uso de la bicicleta en la ciudad luego de egresar de la EBM.
- Describir la propuesta educativa que ha tenido la EBM en los cursos impartidos durante el período 2013-2014.

1.4. Supuestos de trabajo

Las principales razones que tendrían las mujeres para participar de la EBM estarían relacionadas con dos variables: utilitarismo y sociabilidad, dependiendo su nivel de habilidades con la bicicleta.

Mujeres que no sepan pedalear, lo harían principalmente por sociabilidad, es decir, para compartir con otras personas de esta actividad. Quienes sí la saben usar y desean mejorar sus habilidades para comenzar a usarla como medio de transporte.

Respecto a los cambios socioculturales que conllevaría el aumento de mujeres ciclistas en la ciudad, estos estarían relacionados con la percepción de seguridad en el espacio público, la vinculación y la tolerancia hacia los demás. La EBM produciría cambios en tanto que educa a mujeres no sólo en el uso de la bicicleta, mediante la entrega de destrezas ciclistas, también en sus derechos como ciudadanas y el fomento al empoderamiento femenino a través de dimensiones como la autonomía, la autoestima, la autoconfianza y una mayor sensación de seguridad en el espacio público.

Los efectos de la escuela se extenderían más allá del aprendizaje en el uso de la bicicleta, ya que inculca en sus alumnas la acción del pedaleo como una forma de ser más eco amigable, además de ideas sobre igualdad de género, empoderamiento femenino y la búsqueda de una mayor inclusión/participación en el espacio público urbano.

Mujeres ciclistas pueden motivar a otras mujeres para hacerlo también, y educar a sus hijos y otras personas cercanas en una cultura ciclista, promoviendo estilos de vida más saludables y mejorando la convivencia en la ciudad. Por tanto, la EBM se convertiría efectivamente en un agente de cambios sociales

1.5. Justificación

Si bien existen varios estudios respecto a la mujer y el uso del espacio público, tales como los realizados por Segovia (2000), Alonso y Brandariz (2004), y Bofill (2013), entre otros, junto a material sobre espacio público y ciudadanía de Borja (2003), Harvey (2000), Hall (1996), y Lefebvre (1978), sólo por nombrar algunos, no son muchos los estudios que dan cuenta sobre las formas de movilidad que tienen las mujeres en el espacio urbano, especialmente cuando se trata del transporte sustentable. Para el contexto latinoamericano, el aumento de ciclistas urbanos es un fenómeno social relativamente nuevo, y lo es más todavía cuando se lo enfoca desde una perspectiva de género.

Existen también algunos estudios sobre transporte y movilidad urbana en lengua castellana, en el contexto iberoamericano destacan las investigaciones realizadas por Miralles-Guasch y Cebollada (2008, 2009, 2010), Miralles-Guasch (1998, 1999, 2002, 2007), Jirón (2007), Rodríguez y García (2012) y Díaz y Jiménez (2007), desde la geografía humana y el urbanismo, en donde sólo unas pocas ponen énfasis en la movilidad y el transporte femenino.

Respecto al tópico sobre participación social y empoderamiento femenino, a pesar de que las mujeres componen un poco más de la mitad de la población chilena todavía siguen estando ausentes. Según algunos estudios (Velásquez y Martínez, 2004; Fassler, 2007; Medina, 2007; PNUD, 2010) el ejercicio de una ciudadanía participativa puede llegar a influir positivamente en la integración social de las personas, especialmente cuando se trata de colectivos sociales que por razones históricas, políticas, económicas o culturales han sido excluidos del poder.

Los alcances de este estudio son **explorar**, para luego **describir** el uso del espacio público, las formas de movilidad femenina que posibilitan que el uso de la bicicleta sea considerada o no como una alternativa viable de transporte y la promoción de una

ciudadanía abierta e inclusiva, a través de la educación para el uso del transporte sustentable por parte de la Escuela Bici Mujer de Macleta.

De esta forma, esta tesis busca aportar desde la Sociología una mirada transversal sobre las nuevas formas de movilidad cotidiana, que tiene a la relación entre mujer y bicicleta como foco principal de investigación y análisis, así como los impactos más allá de la vida individual que pueden producirse a partir de dicha vinculación.

El producto principal de esta investigación es la producción de teoría que aporte a la Sociología Urbana y a los Estudios de Género desde la comprensión y análisis de un fenómeno relativamente novedoso que se está produciendo en el contexto latinoamericano, y chileno, que está vinculado con el aumento de ciclistas urbanos, desde una perspectiva de género. En este caso, la bicicleta trae a la superficie problemáticas asociadas a las necesidades diferenciadas que existen entre hombres y mujeres en el uso del espacio público, haciendo que muchas veces la experiencia femenina se vuelva negativa, haciendo que ellas sientan como menos propios esos espacios.

Es por ello que se vuelve relevante dar cuenta de esas desigualdades, de modo tal que, proponer un trabajo interdisciplinar entre la sociología y la planificación urbana para la construcción de ciudades más inclusivas, sea una posibilidad para promover instancias participativas que incluyan una perspectiva de género en el diseño urbano, especialmente enfocado hacia el uso de transporte no motorizado como la bicicleta y la caminata.

Vale decir, se pretende instalar en la discusión no sólo la necesidad de una mayor y mejor infraestructura para este tipo de movilidad, sino también considerar que sea útil y funcional también para las mujeres, que sea percibida como segura y que conecte los distintos espacios de la ciudad por los que circulan diariamente para realizar sus actividades cotidianas, así como la implementación de una educación vial que promueva el respeto entre toda la ciudadanía.

1.6. Limitaciones

Una de las limitaciones con las que se encontró esta investigación fue, sin duda, el acceso a las informantes para las entrevistas cualitativas. Si bien para el caso de las instructoras de la EBM existía una buena disposición para cooperar, cuando se quiso acceder a entrevistar a ciertas ex alumnas que habían contestado las encuestas aplicadas por Macleta hubo problemas debido al acuerdo de confidencialidad en el tratamiento de los datos de las alumnas. A partir de esto, se tuvo que reformular el diseño de dicha muestra, siendo más bien al azar, tal como se detallará más adelante en la metodología.

II. Marco teórico

2.1. Posmodernidad y desencanto ciudadano

2.1.1. Una breve historia posmoderna

Las sociedades contemporáneas occidentales están viviendo un proceso de reorientación cultural enmarcado dentro de la posmodernidad. Ésta última se ha caracterizado por ser un período histórico cargado de distintos significados que tienden a romper con los de la modernidad.

Según autores como Gilbert (1992), la posmodernidad estaría marcada por el consumo y la cultura de masas, la televisión y la publicidad, en donde el sujeto racional se emancipa de antiguos dogmas y valores, para dar paso a unos nuevos ligados con el relativismo y la individualidad.

Es una época en donde gracias al desarrollo tecnológico sin precedentes, se tiene a disposición una gran cantidad de información, por lo que se la ha denominado como la era del informacionalismo. Estos rasgos únicos y distintivos de este período que estamos viviendo han influido en la forma en que el individuo moldea su propia identidad, siendo una manera particular de ser y percibir el mundo (Gilbert, 1992).

Muchos teóricos aluden a una fragmentación e inestabilidad de las mismas relaciones sociales, producto de un ritmo de vida acelerado y vertiginoso, en donde todo fluye y no se detiene. A su vez, el quiebre de la ética protestante weberiana y de sus valores puritanos y austeros, para dar paso a una sociedad de consumo, individualista y radical, que masifica el hedonismo a la vida cotidiana a través de la publicidad, la mass media, la moda y el crédito (Lipovetsky, 2000).

La posmodernidad es el contexto del individuo, del sujeto individual y ya no de la colectividad como alguna vez fue la preocupación central de la modernidad. Es por eso que hoy en día las acciones están centradas desde y hacia el individuo, en donde éste busca destacar del resto, de lo *mainstream*, a través de signos como la moda, sus patrones de consumo, su ideología, la imagen.

Porque si hay algo que caracterice lo posmoderno, es la imagen o lo estético como mercancía en el capitalismo tardío o multinacional (Jameson, 1991), siendo las mismas personas quienes representan en sí mismas dicho papel, el de ser vistos y también el de ser espectadores.

Los escaparates hoy quedan en segundo plano, pues son las redes sociales y la calle los que se convierten en vitrinas para el público: todo se encuentra en exhibición, desde la forma de vestir hasta la forma en que se construyen las relaciones sociales, la

vida privada ya no lo es, a veces sin el consentimiento de las personas (vigilancia social), y otras con su consentimiento, con la publicación de todas sus actividades cotidianas en la red social que internet ha posibilitado.

En el ámbito político, con el avance del capitalismo, el sistema neoliberal se ha fortalecido al punto en que el Estado de Bienestar se ha desintegrado (con el término la Guerra Fría, la caída del Muro de Berlín y la disolución de la Unión Soviética), y en Latinoamérica con el pago de la deuda externa en la década de los noventa, los Estados han centrado sus preocupaciones más en el crecimiento económico externo de las naciones que en la economía social (Barone, 2001), suponiendo recortes importantes en las ayudas sociales hacia la población, lo que se tradujo, sobre todo para el caso chileno, en la privatización de la seguridad social, la salud y la educación.

Así también, se ha planteado la idea de que el concepto de ciudadanía se vería amenazado por el consumismo, en donde los derechos ciudadanos peligran con el efecto adormecedor de éste sobre la vida cotidiana, haciendo que los sujetos olviden sus derechos y que ni siquiera se cuestionen por el establecimiento de unos nuevos (Gilbert, 1992).

Ante toda la crítica que algunos autores le hacen a la posmodernidad, podría destacarse la preocupación por otro tipo de valores asociados al postmaterialismo, que se visualizan en unas nuevas formas de participación política, desligada del ámbito electoral, sobre todo por parte de “una clase media afluyente, ámbito electoral, sobre todo por parte de “una clase media afluyente, “postmaterialista”, ha creado nuevas alianzas alrededor de los temas ambientales, feministas y pacifistas así como nuevas formas de expresión política en símbolos y estilos de vida políticos” (Gilbert, 1992: 43).

Norbert Lechner (1988) ya vislumbraba un panorama un tanto preocupante, no sólo para la región sino que para el resto del mundo occidental, y que tenía que ver con un desencanto con la política y con la democracia, que a partir de la década del 2000 en adelante se ha profundizado: el malestar ciudadano hacia la política, y en especial hacia las democracias representativas, la legitimización del modelo económico neoliberal por parte de las oposiciones centroizquierdistas al llegar al poder, la creciente exclusión y segregación social en que ha estado sumida parte importante de la población

2.1.2. Política, desconfianza y desafección

Se sabe que hoy en día, la participación política, en su dimensión electoral, se ha visto mermada por la desconfianza que las personas manifiestan hacia la

institucionalidad política y hacia otras personas, lo que se traduce en un descontento colectivo y en el poco interés que la gente tiene para ir a votar. La confianza que las personas depositan en las instituciones es muy baja, y en el caso chileno, según Latinobarómetro de las Américas (2013), la brecha de género es más amplia en mujeres que en hombres.

Según el informe Auditoría a la Democracia, elaborado por el PNUD (2014) y de acuerdo con los datos proporcionados por la encuesta Latinobarómetro 2013, un 67% de los chilenos dice que la Democracia es preferible a cualquier otra forma de gobierno, lo cual es representativo en la mayoría de los países de la región. No obstante, pese a la alta valoración que se tiene de ésta, la satisfacción con la democracia para el caso de Chile sólo alcanza un 41%. Esto, sumado a la evaluación sobre el desempeño de esa democracia, tiende a ir a la baja sobre todo en los segmentos socioeconómicos medios y bajos.

Este antecedente sirve como base para entender la pérdida de confianza que la gente siente hacia el gobierno, los partidos políticos y las instituciones públicas. Esto quiere decir que la baja satisfacción que se tiene hacia la democracia la pone en completo cuestionamiento, ya que sus valores (desde la soberanía popular hasta el respeto por las minorías) no se ven plasmados en su práctica (Salazar, 2012). Así, las personas perciben que sus derechos no son respetados ni sus opiniones son tomadas en cuenta, y que en definitiva, toda la política funciona alrededor de las élites, dejando de lado al resto de la población.

Parte de ese informe desarrollado por el PNUD también arroja resultados preocupantes respecto a esos segmentos de la población que no sólo se sienten excluidos, sino que además se sienten discriminados por pertenecer a una clase a la que no le llegan las oportunidades de acceso ni son parte de la distribución de la riqueza y beneficios. De este modo, la pobreza se encuentra estigmatizada y quienes se encuentran en ella encuentran obstáculos para integrarse a la vida social, y especialmente al mercado laboral.

Sabemos que en Chile no sólo existe una gran desigualdad económica, a nivel distributivo, sino que existe una desigualdad participativa en donde no son respetadas ni mucho menos representadas las minorías en el fuero político. Esto significa que ni grupos con identificación étnica, ni grupos con otras preferencias sexuales, ni jóvenes, ni inmigrantes, ni siquiera las mujeres, que representan un poco más de la mitad de la población nacional y mundial, ven reflejados sus intereses en la agenda pública.

Ante esto último, en nuestra sociedad aún persiste una profunda inequidad de género, que se refleja en la baja participación política de las mujeres, las diferencias

salariales, su escasa presencia en altos puestos de poder, el acceso diferenciado a la cobertura de salud, entre otros, lo cual resulta perjudicial para todo el sistema. Esto debido a que el ámbito subjetivo de desarrollo de una nación tiene relación con el bienestar de todos los individuos y de la colectividad, en donde la participación e inclusión de las mujeres es fundamental para avanzar hacia una sociedad más equitativa, lo cual debe ser perfeccionado para enfrentar los obstáculos que todavía existen y que tienen relación con la discriminación y desigualdades de género que aún persisten, para que tanto hombres como mujeres puedan ejercer sus derechos en libertad y equidad, potenciando su desarrollo personal y colectivo (Fassler, 2007).

Las mujeres no sólo ganan menos que los hombres, según Comunidad Mujer (2013) esta cifra alcanza aproximadamente un 36% menos, sino que tampoco existen leyes de cuotas que garanticen su representación en las altas esferas de la política. Según Quota Project (IDEA Internacional, 2014), en la Cámara de Diputados, por ejemplo, el porcentaje de participación femenina en nuestro país llega tan sólo al 16%, por debajo de la media de algunos países latinoamericanos que sí cuentan con cuotas de género como Costa Rica, en donde el porcentaje de diputadas es de un 39%, y en México y Argentina es del 37%.

Este año en Chile, bajo el actual gobierno de Michelle Bachelet, se ha incorporado dentro del Proyecto de Reforma al Sistema Electoral Binominal, una ley de cuotas de género 60/40, que asegure que los partidos políticos presenten al menos un 40% de candidatas femeninas en las elecciones. Esto significa que están dirigidas a mejorar la participación descriptiva de las mujeres, pero no necesariamente su participación sustantiva y simbólica.

Para Franceschet (2008), la participación descriptiva de las mujeres en el sistema político tiene relación con el número o porcentaje femenino que hace uso de alguna de las dimensiones de la cuota de género. Vale decir, escaños reservados, cuotas de partidos y/o cuotas legislativas. Sin embargo, esto no asegura su participación sustantiva ni simbólica, lo que quiere decir que si bien el número de mujeres en política puede aumentar, esto no siempre significa que sus intereses sean puestos en la agenda legislativa, ni tampoco que el apoyo que manifiestan los votantes hacia sus legisladores cambie de manera positiva.

Sin duda, aumentar la participación sustantiva de las mujeres en el poder es un paso para avanzar hacia una sociedad más igualitaria en cuanto al género (aunque muchos se opongan a la idea), pero también deben existir avances en materia de los incentivos en su participación sustantiva y simbólica, que genere además una motivación femenina en asuntos políticos y aumente sus niveles de compromiso.

Aun así, las leyes de cuota tampoco garantizan la incorporación femenina a los ámbitos de la participación política, ni aseguran igualdad. Si bien son una acción positiva a favor de las mujeres, deben existir además otros factores que así lo posibiliten, tales como un Estado de Derecho que sea garante del cumplimiento de las leyes, el interés de participar activamente por parte de las propias mujeres, mecanismos adecuados al sistema electoral y una opinión pública favorable, lo cual influirá al momento de establecer mecanismos que permitan disminuir la desigualdad y la discriminación hacia las mujeres (Barreiro y Torres, 2009).

Respecto al interés por la participación femenina en cuanto a las motivaciones de las mismas mujeres, la ciudadanía se ejerce a partir de un vínculo emotivo hacia la política, “(...) y es uno de los aspectos más relevantes de la cultura política, pues da cuenta de la cercanía e importancia de esta esfera en la vida cotidiana, así como de la estabilidad y salud del sistema político y social en su conjunto (...)” (Navarro y Pastor, 2003: 80).

Si no existe un apego emotivo hacia el sistema político en general y hacia las formas de participación, resulta difícil que las personas, y en este caso, las mujeres quieran participar activamente de las formas más tradicionales de la democracia, como lo es el sistema electoral, ya que el nivel de compromiso será menor. Además, si tampoco existen mecanismos que aseguren su participación igualitaria en el acceso a los cargos de poder político y al resguardo de sus derechos ciudadanos, será muy difícil revertir la desafección que las personas tienen hacia la democracia representativa.

Otro antecedente para la crisis de desconfianza que está atravesando el país, tiene que ver con su proceso de transición a la democracia iniciado en los años 90s. Los gobiernos de la Concertación no sólo heredaron un sistema económico sino político y social de la Dictadura Militar, pero lo mantuvieron y lo profundizaron a través de los distintos gobiernos.

El proceso de privatización de empresas que otrora fueron del Estado, y que fue parte de las condiciones del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional para otorgar préstamos a países de la región, continuó hasta que la situación se hizo insostenible en 2006 y luego en 2011, con el movimiento estudiantil que evidencia por primera vez en veinte años el malestar de la población hacia la gestión estatal que no garantiza a su pueblo ni derechos ni beneficios y que funciona bajo una democracia incompleta, producto de una Constitución heredada de la Dictadura (Garretón y Garretón, 2010), las fallas del modelo económico neoliberal y las profundas desigualdades de una sociedad que acumuló con el pasar de los años una profunda desconfianza en el sistema en general y una desafección hacia la política.

Existe entonces una percepción generalizada de que no sirve de nada participar, al menos en el ejercicio electoral, pues igualmente no existirán cambios. Las personas no perciben su acción ciudadana como una fuente que produzca cambios reales, ya que éstos poco o nada se visibilizan, y porque además se tiene la imagen de que el gobierno está compuesto por personas deshonestas e indignas de confianza, que sólo representan los intereses de unos pocos, en desmedro de esos que quedan al margen de la política (Seoane, 1989).

La opinión generalizada de los chilenos es que el gobierno sólo sirve a los intereses de los grupos poderosos y no de todo el pueblo. Un 74,5% cree que el país está gobernado por unos cuantos grupos poderosos en su propio beneficio, frente a un 19,2%³ que cree que el país está gobernado para el bien de toda la población.

Esa desconfianza en la política genera por una parte desafección o apatía, y por otra produce rechazo y hasta violencia (Paramio, 2002). El desencanto con el sistema democrático es generalizado también en toda América Latina, pero es aún más notorio en el caso de Chile, en donde al menos en las últimas elecciones se obtuvo un alto porcentaje de abstención electoral.

Si revisamos la encuesta Latinobarómetro del año 2013, frente a la pregunta sobre votación en la última elección presidencial, en nuestro país la abstención alcanza un 40,4%, siendo uno de los tres porcentajes más altos para América Latina junto a Costa Rica con un 45,5% y Honduras con un 38,4%. Por el contrario, los países que en las últimas votaciones presidenciales tuvieron los porcentajes más bajos de abstención electoral en la región son Ecuador con un 5,1%, Venezuela con un 11,7% y Uruguay con un 12,9%.

Para el caso chileno, los factores que inciden en ese desencanto con la política son los cambios sociales y culturales que han ocurrido en las últimas décadas, y que están en directa sintonía con la globalización, mercado y consumo, los medios de comunicación, la des-identificación con un “nosotros”, con una identidad chilena, entre otros (Lechner, 2002). La gente se abstiene de ir a votar porque hay un desinterés generalizado por la política, en donde un 79,6% de los chilenos dice no interesarse en participar de ésta frente a tan sólo un 16,8%⁴ que dice estar interesado.

Otro fenómeno interesante de comentar son los parámetros del mercado y el consumo que han entrado en la esfera política y social, lo que hace que se evalúen los

³ Según la encuesta Latinobarómetro 2013, para la pregunta: En términos generales ¿Diría usted que Chile está gobernado por unos cuantos grupos poderosos en su propio beneficio, o que está gobernado para el bien de todo el pueblo?

⁴ Según la misma encuesta, para la pregunta: ¿Cuán interesado está usted en política? Se recodifican las respuestas en tres categorías: Interés (Muy interesado+Algo interesado), Desinterés (Poco interesado+Nada interesado) y NS+NR.

resultados del gobierno y las instituciones bajo una lógica de eficiencia-eficacia, y por tanto, por la calidad de los logros obtenidos y metas cumplidas (Lechner, 2000).

Así, la pregunta que surge desde la ciudadanía es, ¿Qué tanto cumple el Estado a su pueblo? ¿Ha logrado resolver los problemas que prometió solucionar? Sin duda es casi imposible que un programa de gobierno cumpla punto por punto cada uno de sus proyectos prometidos, pero resulta importante que los problemas de la democracia se resuelvan con más democracia.

Esto quiere decir, en Chile no sólo hace falta modificar, mejorar y fortalecer el sistema democrático representativo a través de la actual discusión sobre la reforma al Sistema Binominal, sino también se deben ampliar las instancias para el ejercicio de una democracia participativa, en donde se abran canales de consulta ciudadana en todos los ámbitos de la toma de decisiones políticas, tanto a nivel local como nacional.

Uno de los grandes problemas de las democracias actuales, no sólo en Sudamérica sino también en los Estados Unidos y en parte importante de Europa, es que las decisiones políticas que afectarán a toda la ciudadanía se toman sin realizar plebiscitos que recojan las opiniones de los propios afectados por dichas decisiones.

Esto sin duda pareciera ser una suerte de despotismo ilustrado contemporáneo, recordando la famosa frase absolutista de Luis XIV, *todo para el pueblo, pero sin el pueblo*. Lo preocupante de este cariz que han tomado muchas de las democracias de este tiempo es que no sólo se excluye a las personas de las decisiones que les conciernen directamente, sino que va acentuando el malestar ciudadano a través de un elitismo democrático.

Según Seoane (1989), este elitismo democrático, que no es otra cosa que el arraigo de una idea tradicionalista en la política de que sólo algunos tienen las condiciones y los derechos para gobernar, ha provocado la represión de manifestaciones sociales que ponen en evidencia el descontento de la población, una suerte de guerra antisubversiva por parte del Estado que busca controlar la alteración del orden público cuando hay acción colectiva en las calles. Por ejemplo, si miramos las estadísticas de Carabineros respecto a participantes en alteraciones al orden público, para el año 2011 se registraron un total de 2.194.973 manifestantes en las calles, año que coincide con la segunda gran manifestación estudiantil por la educación, que se enmarca en lo que se ha llamado como la *Primavera Chilena* y que comienza en el 2006 con la “Revolución Pingüina”, aludiendo al movimiento iniciado por los estudiantes secundarios, como parte de la participación contestataria más visible de estas últimas décadas.

Para el mismo autor ya mencionado, hay quienes creen que las grandes masas de población representan un peligro para todo el sistema democrático, debido a su tendencia hacia ideas “extremas y nocivas”, que ponen en jaque la preciada estabilidad social y política.

En este sentido, la pregunta que nos hace cuestionar el sistema en el cual estamos regidos es que si la sociedad cambia, nuestros códigos culturales también lo han hecho y hasta nuestro lenguaje, en donde hoy día estamos más cercanos a la información que nunca gracias a las TIC's, ¿Por qué la forma de hacer política en la actualidad todavía sigue siendo como lo era hace uno o dos siglos atrás?

Podría suponerse entonces que la institucionalidad político-administrativa no es permeable a esos cambios, y por tanto, se va quedando atrás (North, 1995). Ello significa que, esos cambios no son asimilados por las instituciones a la misma velocidad con la que suceden, por lo cual no son visibles ni tangibles para la ciudadanía, al menos no en el corto ni en el mediano plazo, y eso genera sensaciones de descontento y malestar en la población.

Junto a lo anterior, la política aristocrática permanece presente, ahora en forma de una cúpula partidaria que no sólo decide quiénes serán sus representantes y qué cargos ocuparán, sino que además veta a nuevos liderazgos a favor de las mismas figuras de siempre que aseguran la perpetuación de un “linaje político”, manteniendo a raya a políticos díscolos que podrían poner en peligro la élite partidista. Además, le da a los electores la falsa creencia de que a través del voto podrán elegir al candidato con el que simpatizan y que los representa.

Por eso no es de extrañar que la gente se sienta decepcionada con el desempeño de su democracia y gobernantes, y entonces recurra a otros mecanismos de visibilización de demandas sociales y colectivas que sólo pueden ser legitimados en el espacio público, y que resulten tantos o más efectivos que hacer uso del derecho electoral.

2.1.3. Política de la calle y movimientos sociales: una aproximación hacia la Masa Crítica urbana

Surgen entonces otras expresiones políticas, una llamada “política de la calle”, cuyos protagonistas han sido los mismos ciudadanos, muchas veces excluidos y sin otro recurso más que hacerse notar en el espacio cotidiano para instalar su descontento y sus demandas en la agenda pública (López, Iñigo y Calveiro, 2008).

Es por ello que en este último tiempo, han aparecido diversos grupos, organizaciones, colectivos, movimientos sociales y otras agrupaciones, que ponen de manifiesto sus demandas y su descontento en la calle. Aunque el ejercer presión en el espacio público no es algo nuevo, sí pueden resultar novedosas sus formas de manifestación,

así como también la aparición de nuevas demandas para el ejercicio de la ciudadanía y la visibilización de nuevos actores en la vía pública. De este modo, el uso del espacio urbano como escenario de movimientos sociales para la acción colectiva se vislumbra ya desde hace bastante tiempo no sólo en Chile, sino que en el resto del mundo, por lo menos a partir de la primera mitad del siglo XX, y en adelante, con los movimientos de la época (Salazar, 2012).

Esto pone en evidencia que, no se trata de que la gente no quiera participar, sino que más bien, desconfían de las formas más tradicionales de participación, principalmente de naturaleza electoral, ya que muchas veces resultan insuficientes y poco llamativas, en donde también existe la percepción de que la clase política tampoco representa a los intereses de la colectividad. No resulta extraño, entonces, que con el retorno a la Democracia, la participación social y política en Chile se haya ampliado más allá de las urnas de votación, y cuyos alcances abarcan diferentes aspectos, principalmente cuando se trata de la actividad asociativa para promover el bien común, y ser un aporte indirecto y paralelo a la labor del Estado, reflejando las reales necesidades sociales (Ríos y Ajenjo, 2014).

Según datos de la encuesta LAPOP 2012, un 66,8%⁵ de los chilenos aprueba que las personas participen en las manifestaciones permitidas por la ley.

Según el PNUD (2014):

(...) el aumento de la aprobación a todas las formas de participación contestataria en Chile durante los últimos años está claramente asociado a un ciclo específico de movilización social y político, encabezado por el movimiento estudiantil, pero que coincide con movilizaciones de carácter regionalista, medioambiental y por derechos indígenas. (p.259)

Pero, ¿Qué es lo que buscan lograr los nuevos movimientos sociales, las nuevas organizaciones y agrupaciones colectivas en el espacio público?

Según Touraine (2009), vivimos en una época de nuevos movimientos sociales, en los cuales la acción colectiva ya no apunta hacia las reivindicaciones de los movimientos históricos, como el movimiento obrero, por ejemplo, sino más bien hacia los derechos culturales por categorías, como mujeres, minorías sexuales, étnicas, religiosas, preocupaciones medioambientales y derechos sociales. Estos movimientos tienen un discurso social novedoso, pese a que siguen utilizando el lenguaje del antiguo movimiento obrero (la paralización, el corte de calles, la huelga, etc.) y otros más novedosos, como la puesta en escena, la teatralidad vista en algunas manifestaciones estudiantiles del 2011 como maratones de besos, bailes y performances frente a La Moneda y otros hitos de la ciudad como la Plaza de Armas,

⁵ Encuesta LAPOP 2012, para la pregunta: Que las personas participen en manifestaciones permitidas por la ley, ¿Hasta qué punto aprueba o desaprueba? Se agruparon los porcentajes para las respuestas 1, 2, 3, 4 (Desaprueba), 5, 6 (Indiferente), 7, 8, 9, 10 (Aprueba).

como el “Thriller por la educación”, la desnudez del cuerpo en manifestaciones a favor de los derechos sexuales y reproductivos de las mujeres y los ciclistas “empelotados”, sólo por nombrar algunos actos de performance novedosa que han adquirido en los últimos tiempos.

Siguiendo con la idea de Touraine, tanto los medios de comunicación como internet contribuyen a la formación de nuevas opiniones y movimientos que cuestionan al sistema político y económico. Se sustentan en la democracia para cambiar la democracia, lo que fue bautizado como una “contrademocracia”. Esto último es denominado por Tarrow (1997) como la institucionalización que realizan los movimientos sociales a sus prácticas, luego de la primera etapa disruptiva (el estallido o la manifestación violenta), con el fin de obtener beneficios para todo el colectivo movilizad, a través de la negociación o el compromiso. De este modo, se hace uso de elementos democráticos como el diálogo con las autoridades, para llegar a un acuerdo que permita cambiar esos antiguos modos de gobernanza, mediante la inclusión de la ciudadanía afectada a la solución de los problemas sociales.

La particularidad de estos nuevos movimientos es que su lucha se centra en torno al sujeto, quien no se da por satisfecho de resistir pasivamente la presión de los aparatos de producción, consumo y gestión. Según Seoane, Taddei y Algranati (2009), los movimientos sociales en América Latina están estrechamente relacionados con la política, de forma tal que cuestionan e impugnan la política neoliberal que protege más al mercado que a los individuos. La inequitativa repartición de la riqueza, las desigualdades sociales existentes no sólo con un componente de clase, sino de género, cultural y étnico, acrecientan todavía más el descontento de la población.

En palabras de Bauman (2014), la brecha entre pobres y ricos se ha disparado de manera tal, que no tiene precedentes. Esto ha ocurrido debido a la privatización de beneficios sociales (pensiones, salud, empleo, educación) que debían ser garantizados por el Estado, pero que no eran rentables desde el punto de vista económico. Existe en toda sociedad un pequeño grupo, ese 1% de la población, que dispone de todos los recursos y después vienen todos los demás. Estas desigualdades socavan la posibilidad de una movilidad social que les permitiese a las clases menos favorecidas mejorar sus condiciones de vida, y por ende también en el fortalecimiento de la misma democracia, que pareciera ir cada vez más en decadencia.

Los sujetos no sólo quedan fuera de las posibilidades que el sistema económico ofrece a los más ricos, sino también ven sus espacios cotidianos y de habitabilidad cada vez más segregados, en una ciudad que se fragmenta a raíz de aquellas desigualdades.

El fenómeno que se manifiesta actualmente en la sociedad chilena, y especialmente en los grandes centros urbanos del país, es la visibilidad que están adquiriendo algunos colectivos sociales, cuyo discurso político (entendiendo lo “político”, como todo el quehacer ciudadano, en la *polis*) en torno a ese desarrollo desigual que ha tenido el país, en donde la fragmentación urbana ha sido la repercusión que esto ha traído para la vida en las ciudades.

Entonces, lo que se comienza a demandar es la recuperación y la reapropiación del espacio público, a través de una participación ciudadana revitalizada para todos los habitantes de la ciudad. Sin duda, existe una pugna por ésta misma y por el acceso a los espacios, en donde esos distintos actores luchan para hacer que sus derechos sean visibilizados. Esto produce conflictos, que muchas veces no son fáciles de solucionar, porque para ello, en ocasiones, requieren de la voluntad política, que no siempre es fácil de encontrar.

Junto a los movimientos sociales que abogan por la reivindicación de los derechos femeninos, indígenas y de minorías sexuales, aparecen movimientos asociados valores postmaterialistas asociados a la recuperación de la ciudad y el espacio público para los ciudadanos. Uno de ellos es el movimiento ciclista, que apela al uso de la bicicleta en las ciudades como medio de transporte y recreación en por lo menos tres grandes ejes temáticos:

-Recuperar el espacio ciudadano para las personas, lo cual se traduce en la reapropiación de la vía pública como el lugar para realizar sus actividades, pero también el uso de la calle como manifestación. Esto quiere decir que la ciudad no le pertenece al automóvil, sino a la gente, y éstos pueden hacer uso de ella con la bicicleta. Este punto resulta bastante controversial, debido a la pugna entre tipos de vehículos. ¿Por dónde circula la bicicleta, por la vereda o la calzada, si no existen ciclovías?

-Ser parte de las soluciones de un desarrollo urbano sustentable, en donde la bicicleta es un vehículo que si bien no soluciona los problemas de polución en las ciudades, sí contribuye a descontaminar y descongestionar, al ser un transporte que tiene cero emisión de gas carbono.

-Derecho a la elección de la movilidad, en donde existan más alternativas al transporte masivo y al privado. La forma en que están diseñadas las calles hablan de una forma de comportamiento en las mismas, qué tipo de transporte usar y cómo usarlo. Cuando se diseña infraestructura vial en la cual el tráfico de vehículos motorizados es más lento y menos amenazante para peatones y ciclistas, si existe o no espacio para este tipo de tráfico que tiene otra velocidad, entonces la gente podría

darse cuenta que existen maneras alternativas de moverse por sus espacios cotidianos, pudiendo elegir usar la bicicleta o la caminata como medio de transporte.

A partir de este movimiento ciclista, se desprenden distintas acciones que tienen que ver con los tres puntos anteriores, simultáneamente o por separado, y que están relacionadas con el uso de la calle en la ciudad.

A escala mundial, uno de los primeros referentes a este movimiento surge en Holanda en 1964, llamado *Provo* (por Provocador), que no es un movimiento ciclista propiamente tal, sino más bien un movimiento juvenil en el contexto europeo de la postguerra. Este grupo estuvo fuertemente influenciado por las ideas contra capitalistas de Marcuse (Tironi, 2011), rechazando además toda forma de gobierno, como parte de su discurso anarquista-anti sistémico.

A escala mundial, uno de los primeros referentes a este movimiento surge en Holanda en 1964, llamado *Provo* (por Provocador), que no es un movimiento ciclista propiamente tal, sino más bien un movimiento juvenil en el contexto europeo de la postguerra. Este grupo estuvo fuertemente influenciado por las ideas contra capitalistas de Marcuse (Tironi, 2011), rechazando además toda forma de gobierno, como parte de su discurso anarquista-anti sistémico.

Según Sánchez (2006: 90):

Cabe concluir que la esencia del movimiento *Provo* era romper con el miedo de los ciudadanos hacia el poder (...) Una de las ideas más destacables de *Provo* fue el plan de las llamadas *bicicletas blancas*. Según este proyecto el centro de la ciudad tenía que estar cerrado al tráfico motorizado, excepto para tranvías y autobuses.

Este grupo sería una de las primeras agrupaciones en reivindicar este tipo de vehículo a tracción humana, creando el primer sistema de bicicletas públicas urbanas que llegase a toda la población, en donde el lema fue *úsala cuando necesites*. “Las bicicletas fueron pintadas de blanco a brochazos por los propios Provos, la idea era que fueran reconocibles y con esto también se podrían evitar robos” (Cartagena, 2006). En definitiva, la idea no resultó, pues la gente terminó sustrayendo las bicicletas, por lo que fue catalogada de inviable y de incitación al anarquismo e incivilidad. De todos modos, parte de la consigna de los *Provo* fue detener el capitalismo, pues sus repercusiones nocivas sobre la sociedad y el medioambiente se estaban convirtiendo en algo irreversible. De ahí el fomento al uso de la bicicleta como medio de transporte, y su disposición para toda la comunidad como una forma de democratizar el transporte para quienes no podían hacer uso de éste, de manera gratuita, como una forma de expulsar al automóvil de los centros urbanos y descontaminar la ciudad.

En la década de los 70s, surge en el continente americano otro movimiento pro ciclista, llamado Le Monde à Bicyclette (MAB) en la ciudad de Montreal, Canadá. Al contrario del grupo anteriormente mencionado, este movimiento no se centra en la lucha contra el automóvil en sí misma, sino más en la pugna por el espacio que éste le quita a otras formas de movilidad, entre ellas la bicicleta. “(...) La lucha de MAB era por el **espacio**, o más bien, por la **democratización** en sus formas de uso. Es la **injusticia** espacial lo que querían instalar sobre la agenda política de la ciudad.” (Tironi, 2011)

Una de sus miembros, Claire Morissette, trabajó arduamente por la concientización de la ciudadanía canadiense sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte, en donde también destacó su labor social, hacia la promoción de la bicicleta en países en vías de desarrollo. Fue la fundadora y presidenta de Cyclo-Nord-Sud, organización que se dedicó a recolectar, reparar y enviar bicicletas en desuso a países en desarrollo, enfocado especialmente a la gente pobre y por sobre todo a las mujeres, como una manera no sólo de democratización del transporte y el espacio público, también porque la bicicleta, sobre todo para las naciones con menos recursos, significaba empoderar a la población a través de la movilización, acercándolos a los lugares donde se encuentra el empleo, la salud, la educación.

Tiempo después, otro referente para el movimiento surgiría en 1992 a raíz de un documental filmado por Ted White, llamado “Return of the Scorcher” (algo así como el “retorno de lo notable”). Así, surge en la ciudad de San Francisco, EE.UU, un fenómeno ciclista llamado Masa Crítica, que es una marcha ciclista realizada una vez al mes y que fue adoptada posteriormente por varias ciudades del mundo, entre ellas Santiago.

El documental inicia con la frase de que a fines del siglo XIX y con el uso progresivo de la bicicleta, a quienes la utilizaban se les llamaba “scorchers”, lo cual traducido al español sería “algo notable”, y eran vistos con asombro debido a su capacidad de vértigo. La trama gira obviamente en torno al uso de la bicicleta en la ciudad como una forma alternativa de movilidad con características sustentables, pero es aún más llamativo el relato que realiza George Bliss, diseñador de bicicletas, quien cuenta un fenómeno particular que observó estando en China: la gente, al no poder acceder a un automóvil y dada la escasez de transporte público, se movilizaba en bicicleta para realizar todas sus actividades, desde ir al trabajo como transportar a alguien, por lo que esta forma de movilidad resultaba ser bastante útil. Sin embargo, en los cruces no había semáforos, por lo que era muy peligroso y casi imposible atravesarlos. La solución: la acumulación de ciclistas en las esquinas, que cuando alcanzaban un número amplio podían cruzar en masa, paralizando a los vehículos. Bliss lo llamó

como “Masa Crítica”, homologando el mismo concepto utilizado en sociología (Ball, 2006), que hace referencia a que cuando el número de sujetos involucrados en un mismo fenómeno se incrementa, éste adquiere una dinámica propia y tiene lugar.

Lo que quiere decir que una sola persona no producirá un cambio, en este caso cruzar la calle en bicicleta, pero cuando se junta un grupo numeroso de personas se puede llevar a cabo la acción colectiva.

A partir del concepto de Masa Crítica, surge en 1994 una de las manifestaciones más connotadas provenientes de este movimiento en Chile, que es la Cicletada del primer martes de cada mes, encabezada por el Movimiento de Furiosos Ciclistas (MFC) en la ciudad de Santiago. La organización de esta actividad se realiza como una forma de protesta contra las autoridades locales que poco o nada se hacían cargo sobre las demandas ciclistas por mayor infraestructura para este tipo de vehículo.

En palabras del propio MFC (2011):

Corría la primavera del 95 y desde finales del año anterior un grupo había estado mandando cartas a todos los medios, intentando llamar la atención para que se termine con la discriminación de que eran objeto quienes se movilizaban en bicicleta. También estaban convencidos de que en un país tan arribista como el nuestro había que intentar convencer a la gente de mayor recurso (cuicos), de que se subieran a sus bicis con tal de dejar sus autos en casa, existía el convencimiento de que así la gente común y corriente los intentaría imitar. Así fue como se realizaron gestiones con el Alcalde de Las Condes para que implementara un aparcadero de bicicletas en el Metro Escuela Militar, y los vecinos de Lo Curro, La Dehesa, San Carlos de Apoquindo, Canta Gallo, Plaza San Enrique, Los Dominicos, etc., usarían sus bicis para luego tomar el metro. El alcalde encontró buenísima la idea y festejó el esfuerzo que estaba haciendo esta agrupación pero, no pasó mucho tiempo para que se dejara ver que no eran más que palabrería de un funcionario elegido por votación popular. Y siguieron con su trabajo de seguir mandando cartas a los medios. En dos ocasiones fueron entrevistados por el Canal 2; la primera para un noticiero y la segunda para el programa Factor Humano.

Esa primavera se encontraba en la programación de canal 11 el primer “matinal de la tarde”, una especie de misceláneo que partía a las 15:00 hrs. Que conducía el fallecido ultraderechista Jorge Rencores, secundado por una conductora muy poco agraciada pero de una simpatía verdaderamente destacable, Lourdes Alfada. La producción de ese programa se comunicó con los que firmaban las cartas que les llegaban y se concretó una entrevista. Sería para abrir y llegarían con el conductor en bicicleta al estudio, ese fue el motivo del primer desencuentro con los medios. Pancho Hunneus no permitió que Jorge Rencoret apareciera haciendo el show, como que había venido en bici ese día porque era mentira, y tuvieron un pequeño altercado que terminó cuando Rencoret decidió esperar en el estudio mientras el grupo llegaba en bicicleta. La entrevista fue precisa y participaron Francisco Hunneus, Edmundo Rojas, Ximena Carrizo, Ricardo Pizarro, Antonio Sepúlveda y Aníbal Gamboa. En suma, se terminó con la coronación del conductor con un neumático de bicicleta, la entrega del libro “El Oráculo del Guerrero” que lanzaba editorial Cuatro Vientos y el anuncio de que, por todo el tiempo que el alcalde de Las Condes les había hecho perder a esta agrupación, con el asunto del Bicicletero en el Metro Escuela Militar, todos los primeros martes del mes a las 19:30 hrs. se reunirían los ciclistas en esa estación y bajarían por Apoquindo, Providencia, Bernardo O’Higgins hasta La Moneda...

Así partió esa idea de juntarse los primeros martes del mes en bicicleta⁶.

Esta acción no sólo surge como medida contra la ausencia de respuesta por parte del edil de Las Condes de aquellos tiempos, sino también se enmarca en el contexto

⁶ El fragmento al que se hace alusión es una publicación realizada en la web de los Furiosos Ciclistas, y que narra la historia sobre cómo partió la Cicletada del Primer Martes, que hoy día, y gracias a la labor de este movimiento y de otras agrupaciones ciclistas, convirtieron este evento masivo en Patrimonio de la Ciudad, declarada por el actual intendente Claudio Orrego. Más información en <http://www.furiosos.cl/cicletada-primer-martes/la-historia/>

global mencionado anteriormente, en la suma de ciudades que adhieren con la Masa Crítica. El llamado de atención consiste en el ejemplo: cuando se enfoca a la concientización de las clases más altas no sólo porque son ellas las mayores usuarias del automóvil, sino también porque constituyen un referente para los demás grupos sociales.

A esta iniciativa también la complementa el Día Sin Automóvil (World Car Free), surgida en la década de los 90s, que buscaba desincentivar el uso de este tipo de vehículo llamando a los ciudadanos a dejar el auto en la casa y utilizar otros medios de transporte, especialmente la bicicleta, para descongestionar y descontaminar la ciudad; y también para concientizar a la población de que existen otros vehículos para desplazarse, más eficientes y sustentables que el automóvil.

De este modo, se busca hacer uso de la calle y de acercar un medio de transporte sustentable a toda la comunidad, como parte de una democratización del espacio público urbano, en donde las personas puedan adueñarse de su ciudad, la que hasta entonces es parte del dominio automotriz.

2.1.4. Democratización del espacio público

Tales movimientos sociales urbanos ponen en evidencia no sólo las falencias que tiene el sistema democrático para satisfacer las necesidades de los individuos, sino también que el espacio público está segregado por clase, por género y por otras minorías. Cabe preguntarse si es acaso el espacio público un espacio democrático o si esto pareciera ser sólo una utopía.

Como lo han demostrado los movimientos sociales, el uso de la calle pareciera ser una forma efectiva para visibilizar demandas que de otro modo no podrían serlo. No obstante el uso de la calle tiene algunos requisitos, ya que a pesar de lo que se podría pensar, no es un espacio neutro. Según lo expresa de Certeau (2000), las prácticas sociales y de poder construyen los espacios de la ciudad, en donde las primeras muchas veces ponen resistencia al poder, buscando transformar los significados del lugar a través de la reapropiación de lo público en su uso, en este caso más contestatario. No obstante, como se ha señalado anteriormente, estos mismos movimientos han encontrado trabas en su manifestación en el espacio colectivo, en donde muchas veces son contenidos y neutralizados por la autoridad pública, en la búsqueda por recuperar el poder y el control.

Así también, otros grupos también encuentran limitaciones para acceder a dicho espacio y realizar sus actividades, como las personas que viven en las calles, las y los trabajadores/as sexuales, el comercio ambulante que no cuenta con permisos, y en general, cualquiera que ose atentar contra el orden público y el llamado bien común

(Falú, 2009). Por consiguiente, la idea de una ciudad abierta e inclusiva para todos y todas parece encontrar limitaciones con el avance de la economía neoliberal y una expansión urbana desorganizada y elitista, que ha construido físicamente una sociedad que segrega y que posibilita en sí misma que se den condiciones de inequidad. Esta ha sido la dinámica que ha traído la mercantilización en todos los sectores, especialmente cuando se trata del acceso al transporte, a la vivienda, a los bienes y servicios, que aleja cada vez más a la gente a su derecho a la ciudad.

En cuanto a la movilidad urbana, hay países que han privilegiado la movilidad colectiva mediante redes de transporte público interconectado (Europa y Japón, por ejemplo), y otros que han favorecido la conectividad a través de autopistas y el uso del automóvil, éstas últimas dando como resultado ciudades difusas, poco equitativas y segregadas (Montezuma, 2003).

El asunto de la vivienda es otro tópico problemático, que genera conflictos y asperezas, ya que no todos pueden acceder a ella. Hoy día, en una sociedad donde el mercado controla todos los ámbitos de la sociedad, el valor del suelo no escapa de esto. La especulación inmobiliaria y el poco espacio disponible existente han encarecido los precios, haciendo que la población más vulnerable deba buscar oportunidades habitacionales en las periferias más alejadas de los bienes y servicios, y del empleo, por sus bajos costos.

La solución de vivienda social que proporciona el gobierno también sigue esta misma lógica: se compran los terrenos con menor valor, que generan menores externalidades para la reubicación de la población de escasos recursos, que cuentan con la mínima cantidad/calidad de bienes y servicios y en donde poco o nada llega el transporte público. Las consecuencias de esto han sido la guetificación de los barrios pobres, la proliferación de focos de violencia y marginalidad, y en general, la percepción de abandono y aislamiento dentro de una misma ciudad por parte de la comunidad.

Si se analiza por género, la situación de las mujeres es más precaria. En una sociedad eminentemente urbana, el vivir en la periferia y trabajar en el centro resulta ser una variable de deterioro de la calidad de vida si no se cuenta con un transporte público de calidad y a costos accesibles. Tomando en cuenta que hoy en día existen muchas mujeres jefas de hogar, que tienen que salir a trabajar y además ocuparse de las tareas domésticas, el aumento de los tiempos de viaje y los costos asociados a esto es una causal de más empobrecimiento.

Chile, por ejemplo, cuenta con uno de los transportes públicos más caros de Sudamérica, sólo superado por el de Sao Paulo (U\$ 1,67) y Curitiba (U\$ 1,45) en Brasil, en donde el pasaje llega a costar aproximadamente U\$1,17. Según SERNAC (2012), el gasto promedio en transporte de las familias más pobres es de un 67,23%

del total de su presupuesto mensual. Para la clase media, este gasto representa un 51,3%, y para la clase alta de un 23,6%.

Esto es sin duda una forma de exclusión de la ciudad, en donde quienes no tienen dinero para pagar la tarifa del transporte público ni mucho menos cuentan con el acceso a un vehículo particular, se ven marginados de la posibilidad de trasladarse, y por tanto de acceder a los diferentes espacios de la ciudad. Así, menor movilidad significa “menor accesibilidad al trabajo, a la oferta habitacional, a la educación, a la salud y a los servicios en general, lo que entraña mayor exclusión de la población pobre, ya largamente discriminada y segregada, de las oportunidades que la ciudad ofrece” (Montezuma, 2003: 181).

Entonces, la bicicleta podría ser una forma de ayudar a mitigar los costos en tiempo y en transporte, no sólo de las personas de más bajos recursos, sino también de la población general.

Este apartado abre la discusión hacia el capítulo siguiente, en la medida que, la democratización del espacio público implica reconocer que existe un derecho ciudadano común, inherente a todas las personas, de hacer uso de su ciudad. Al mismo tiempo, también se debe reconocer que existen necesidades de género: entre hombres y mujeres hay diferencias en cuanto a su ocupación del espacio, su habitabilidad e incluso sus formas de producción, acceso a bienes y servicios, al empleo, al salario y su forma de moverse. Además, no todos los hombres tienen las mismas necesidades, ni tampoco todas las mujeres (Levy, 2003).

2.2. Ciudadanía y espacio público: Derecho a la ciudad y perspectiva de género

2.2.1. Ciudadanía femenina

Para iniciar este capítulo, que se desprende en gran parte del capítulo anterior, debemos hacer un breve pero necesario repaso sobre qué se entiende por ciudadanía y por qué es importante analizarla, desde la perspectiva de género para el presente trabajo.

Según el PNUD (2014: 67), y tomando como base la Constitución de la República de nuestro país, se entiende como ciudadano a “los chilenos que hayan cumplido 18 años y que no hayan sido condenados a pena aflictiva (Art. 13)”.

La categoría de ciudadanos entendida por la Constitución hace alusión a la dimensión representativa de la democracia, es decir, al derecho a elegir y ser elegido para un cargo público. Visto desde esta perspectiva, se podría entender que no todos los chilenos son ciudadanos, y por tanto no tienen los mismos derechos. Por otro lado, en

el texto constitucional se reconocen a todos los individuos como iguales y con los mismos deberes y derechos, el cual “(...) contiene preceptos generales que sugieren un trato igualitario bajo el lema de igualdad ante la ley, reconociendo la igualdad individual de los ciudadanos y prohibiendo los privilegios, pero sin reconocer la existencia de colectivos” (PNUD, 2014: 68).

El concepto de ciudadanía democrática tiene además otros componentes referentes a los derechos políticos, civiles, económicos y sociales que tienen todas las personas, así como la participación, entendida como la incidencia que éstas pueden tener en los procesos de toma de decisiones.

Ahora bien, como se mencionado en el capítulo anterior, muchos chilenos se sienten o se han sentido discriminados por alguna razón, especialmente cuando se trata de condición de pobreza o por pertenecer a alguna minoría desplazada en materia de participación y de representación. Las mujeres, que como sabemos, representan un poco más de la mitad de la población, han sido uno de los grupos más afectados por esta discriminación, que no sólo atenta contra el sistema democrático en sí, sino también ha afectado la forma en que pueden acceder y hacer uso de su ciudadanía.

La principal razón esgrimida para que las mujeres hayan estado históricamente fuera de la esfera pública es la que alude a la diferenciación sexual y la distribución de roles de géneros que se desprenden de ésta. Por esta causa, y haciendo un breve paseo por la historia del feminismo, los movimientos reivindicativos de los derechos de la mujeres, de la primera ola feminista con referentes como Olympia de Gouges, principal implicada en la contra respuesta a la declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789 (los Derechos de la Mujer y de la Ciudadana), que entre otras cosas proclamaba la abolición de la esclavitud y los derechos femeninos a la maternidad, a la libre elección de credo religioso, al divorcio y al voto, entre otros derechos sociales, económicos, civiles y políticos que buscaban la igualdad de los sexos, aunque de manera más bien radical para la época. Por supuesto, va a ser perseguida y posteriormente ejecutada por sus ideas consideradas como revolucionarias.

Otra figura relevante para la primera ola del feminismo sería la inglesa Mary Wollstonecraft, autora de la obra Vindicación de los derechos de la mujer en el año 1792, quien sería relevante para reabrir la discusión sobre los derechos femeninos, especialmente los que tienen que ver con lo político, social y económico, especialmente en materia de educación y el acceso al voto.

La mujer todavía seguía siendo vista como un niño, sin derecho de ningún tipo, y por la que se deben tomar decisiones por ella. Así lo afirmó Simone de Beauvoir (2005:

37), tiempo después, ya en el feminismo de la segunda ola en el siglo XX: “el primer tutor de la mujer es su padre; en su defecto, los agnados paternos cumplen esa función. Cuando la mujer se casa, pasa <<a manos>> de su esposo (...).”

Si bien en esta sección no se pretende hacer un análisis exhaustivo sobre los movimientos feministas en las sociedades industriales y post industriales, sí es importante realizar una descripción de éstos y su impacto sobre la situación actual de la mujer en Chile, superponiéndola al contexto regional y global, que darán algunas luces sobre los apartados contiguos que tienen relación con esas diferencias de género en torno a lo político basados en los roles, el acceso desigual a la esfera pública, entendida como el espacio de presencia en el mundo laboral, político, social y cultural.

El feminismo histórico, consigue después de casi dos siglos de largas luchas, reivindicar algunos derechos esenciales para el género femenino, como el sufragio, el acceso a la educación en todos sus niveles, la incorporación femenina al mercado del trabajo, el divorcio y otros derechos económicos sobre el patrimonio y la toma de decisiones. “El feminismo ha tenido un profundo impacto en el campo de los derechos humanos mundiales y, en efecto, ha transformado la agenda de los derechos humanos” (McRobbie y Golubov, 2010: 115). Sin embargo, pese a la incorporación lenta pero progresiva que han tenido las mujeres en la sociedad, todavía persisten muchas desigualdades que superar, especialmente cuando se trata de identidad, autonomía y participación. Así lo evidencia Mouffe (1999: 115), quien dice que “a pesar de que las mujeres ya somos ciudadanas en las democracias liberales, la ciudadanía formal ha sido ganada dentro de una estructura de poder patriarcal donde las tareas y las cualidades de las mujeres todavía están devaluadas.”

Además, el vínculo difuso sobre la profundización democrática de las sociedades en su reconocimiento como sujetos de derecho y su alejamiento de la esfera pública, han supuesto la necesidad de acuñar el concepto de *ciudadanía diferenciada*, “(...) como la mejor manera de lograr la inclusión y participación de todas las personas en la plena ciudadanía” (Young, 1996: 99).

El problema consiste en que la ciudadanía ha sido definida, desde la concepción masculina, por otros criterios de representación y del concepto de sujeto diferentes a la consideración que pudiese incluir lo femenino en todo el sentido de la palabra. Esto es, el sujeto o el ciudadano pareciera ser más masculino que femenino, y por eso tal vez resulte difícil llegar a un consenso desde las teorías feministas sobre lo que es entendido como ciudadanía femenina (Butler, 2007). De esta manera, queda en evidencia que la ciudadanía no es plena sólo con el derecho al voto femenino, sino

que se completa con la inclusión y participación de esta categoría en todos los espacios, tanto el público como el privado.

Para esto no sólo es necesario que los gobiernos cumplan con las estipulaciones de la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), sino también requiere de la cooperación de todas las personas, tanto hombres como mujeres para avanzar hacia sociedades más justas y equitativas, en donde todos y todas tengan acceso a las mismas oportunidades, a la misma visibilidad de sus problemas y a la misma democracia, una que no haga distinciones de ningún tipo pero que reconozca a la vez que la vida social está compuesta por una multiplicidad de identidades que deben ser reconocidas, respetadas y protegidas.

Entonces, y habiendo situado una primera aproximación al derecho ciudadano según género, desde la dimensión política-democrática y desde el feminismo, resulta pertinente continuar definiendo y analizando qué se entiende por derecho a la ciudad, siendo el lugar de acción para los derechos ciudadanos.

El giro radical del concepto de ciudadanía es a partir de la discusión respecto a las diferenciaciones que se deben considerar al momento de conceptualizar el derecho a la ciudad y al espacio público, ya que temas relacionados con las diferencias de género e identidades sociales pueden llegar a ser obstáculos para ejercer dichos derechos.

2.2.2. ¿Qué es el derecho a la ciudad?

Para entender el uso diferenciado del espacio público por género, es necesario primeramente entender qué es el espacio público.

Según Delgado y Malet (2007: 57), es aquel "...espacio de titularidad pública, es decir propiedad del Estado y sobre el que sólo el Estado tiene autoridad (...)". Sin embargo, hay que tener en consideración que es más que eso. El espacio público va más allá de la distinción público-privado, en donde se convertiría en un espacio de soberanía estatal y de visibilidad, quedando nuestras acciones al escrutinio de los demás. Es en donde se producen formas específicas de sociabilidad (Lefebvre, 1976; Remy y Voyé, 1992; Delgado y Malet, 2007), siendo un espacio-tiempo diferenciado, de intercambio de información.

Otra aproximación a una definición conceptual del espacio público es la concepción de éste como espacio político, un lugar de coexistencia simultánea, de acuerdo mutuo y libre entre las personas. Esto constituiría la base donde se asienta la institucionalidad política, en una idea democrática de libertad, armonía e igualdad; lo que sin duda resulta un punto discutible y hasta polémico. Ciertamente el espacio

público norma la acción de las personas, las prácticas sociales y políticas, convirtiéndose en un espacio ideológico (Delgado y Malet, 2007).

Surgen así expresiones ideológicas en torno al uso del espacio público, un llamado "ciudadanismo", que aboga por una democratización radical del espacio, entendiendo la democracia más que un gobierno, como una forma de vida, intentando a su vez encontrar algún punto conciliador entre ciudad y capitalismo.

Acá, los movimientos ciudadanos buscan poner en evidencia las injusticias e inmoralidades de un sistema que si bien funciona, es vicioso y se le juzga desde la moralidad de los individuos a través de representaciones que están consideradas como parte de los excesos del neoliberalismo: las profundas desigualdades, la sobre explotación, el híper individualismo, la alta competitividad, entre otros.

Según la concepción marxista-hegeliana del espacio público propuesta por Delgado y Malet (2007), éste es producto de una ilusión que induce el Estado, produciendo un discurso de un lugar que no hace diferencias entre individuos, ni de clase ni de otro tipo, borrando cualquier rastro de responsabilidad en las asimetrías sociales que realmente provoca. Así, las clases dominantes, presentes en los gobiernos, consiguen que en el espacio público no se hagan tan notorias las contradicciones que las sostienen. Es decir, las clases dominadas creen que el espacio público es un lugar neutro, manifestándose bajo su propio consentimiento a través de la socialización de los individuos. Esto es lo que Althusser (1988) denomina como la influencia que tienen los aparatos ideológicos del Estado sobre los sujetos: los dominados han sido "educados" para ser dominados, por lo tanto, lo aceptan, muchas veces, sin oponer juicio alguno.

Resulta relevante recordar que el espacio público manifiesta una carga ideológica, proponiéndose la idea de que ahí no todos los ciudadanos son iguales y efectivamente, existe distinción entre ellos. No obstante, las ciudades democráticas pretenden poner en práctica principios igualitarios de convivencia y de acceso a bienes y servicios, por lo que "...se le asigna la tarea estratégica de ser el lugar en que los sistemas nominalmente democráticos ven o deberían ver confirmada la verdad de su naturaleza igualitaria (...)" (Delgado y Malet, 2007: 61).

Parte de esos mecanismos ideológicos que instaura el poder, por ejemplo, cuando se imparte educación cívica en las escuelas, lo que se hace es instalar en el inconsciente colectivo de que existen unas buenas prácticas ciudadanas, que están normadas y preestablecidas para dar coherencia a la acción en lo público, pero a la vez ese "buen vivir ciudadano", también conlleva a confirmar que existen "malas prácticas", y por tanto, grupos que las realizan que deberían ser reprimidos en el privilegio que supuestamente tienen todos los ciudadanos: hacer uso de la ciudad. Pero, estos grupos

más que ser reprimidos o castigados, son invisibilizados y estigmatizados, se les niega su existencia porque para las regulaciones normativas y la moralidad que se establece para una convivencia son un peligro que pone en evidencia que existe una diversidad social que más bien es considerada como una desviación social (Merton, 1968).

Así, prostitutas, transexuales, mendigos, inmigrantes y cualquier grupo que perturbe esa paz y que no esté a la altura de las buenas prácticas ciudadanas, verá restringido el derecho que como residente urbano, según la concepción lefebvriana le correspondería, a través de normas y leyes que la misma institucionalidad estatal construye (Borja, 2011; Fenster, 2010).

Paradójicamente, como una de las definiciones teóricas, este espacio “...expresa la democracia en su dimensión territorial. Es el espacio de uso colectivo. Es el ámbito en el que los ciudadanos pueden (o debieran) sentirse como tales, libres e iguales” (Borja, 2011: 39).

Las contradicciones del espacio público, entonces, son que éste no es realmente público ni tampoco neutral, por tanto entra en crisis. Ésta tiene que ver, en gran medida, con las actuales pautas urbanizadoras provenientes del mercado. Se excluye a las personas por medio de la urbanización, por sus características socioeconómicas, étnicas, de orientación sexual, entre otras (Borja, 2011). Esta exclusión, que tiene en gran parte que ver con el mercado inmobiliario y la especulación del suelo, va desplazando hacia la periferia a las clases más pobres, lejos de los grandes centros neurálgicos, del empleo, de los mejores servicios, para ser ubicados en sectores que no cuentan con la conectividad de transporte suficiente para satisfacer las demandas de desplazamiento, ni tampoco con servicios de calidad.

A eso se le suma la inseguridad y la delincuencia que comúnmente surgen bajo condiciones de marginalidad y exclusión. Se convierten en grupos “peligrosos”, que debieran estar separados del resto, especialmente de las clases más altas, que incluso han llegado a establecer separaciones físicas para no encontrarse con ellos: los muros que aparecen en los condominios cerrados, las cámaras de seguridad, la migración hacia sectores alejados de la ciudad pero lejanos a las periferias empobrecidas.

El desarrollo urbano ha sido desigual y fragmentado, los recursos de los que se disponen no llegan a toda la ciudad, mucho menos a todos los segmentos socioeconómicos (Ibíd).

El derecho a la ciudad pareciera ser hoy en día, un conflicto más que una solución, que alcanza a todos los actores urbanos que conviven en ella. Pero cabe preguntarse en qué consiste el derecho a la ciudad y cómo es posible hacerlo efectivo, especialmente en lugares donde la urbe se presenta como un lugar fragmentado y

caótico, que sólo puede ser gozado en plenitud por unos pocos privilegiados, quienes descubren que habitar la ciudad es la participación y el goce de una vida social, junto con beneficios de acceso a ciertos espacios y la posibilidad de vivenciarlos de una manera específica, según la clase social a la que se pertenezca (Lefebvre, 1978).

Entonces, el derecho a la ciudad del que hablaba Lefebvre resulta un concepto bastante desconocido y lejano cuando se trata de grupos que han sido históricamente marginados del espacio público. Dicho concepto está vinculado con el empoderamiento ciudadano, es por esa razón que muchos de los movimientos sociales actuales lo han incorporado a sus propias consignas.

La idea del derecho a la ciudad va contra los intereses del neoliberalismo, pues se busca poner la ciudad al servicio de las personas y no al revés, en donde sea el espacio público el que se adapte a la vida de las personas y dé respuesta a sus necesidades, tanto individuales como colectivas, lo que se convierte en una exigencia ética (Purcell, 2009; Jouffe, 2010). Éste generalmente se encuentra asociado con el acceso a los distintos lugares y bienes que ofrece la ciudad, pero no debe confundirse sólo a esa dimensión (movilidad). Aun así, para algunos es reducido únicamente “...como un derecho al acceso a la ciudad.” (Jouffe, 2010: 46). Pero ese no es el único. Accesibilidad y movilidad son sólo algunas dimensiones del derecho que se tiene a la ciudad, y que parece ser inherente a todos quienes la habitan.

Estas dimensiones están asociadas a la posibilidad de acceder a los distintos lugares y bienes que ofrece la urbe. Producir servicios no basta, pues se requiere también tener acceso a ellos, aunque tampoco esto es suficiente, ya que se necesita un derecho a la vida urbana, entendida como “...la supresión de fronteras, distancias y discriminaciones con el fin de garantizar el acceso a todos los espacios de la ciudad” (Loc. cit.).

Siguiendo con el planteamiento de Jouffe, existen al menos dos niveles en el acceso: el mínimo y el máximo. El acceso mínimo es aquel donde el individuo está en contacto con todos aquellos lugares a los que necesita ir en su vida cotidiana, en una situación de proximidad con todos los sitios que son necesarios frecuentar y que son parte del día a día de las personas: escuelas, oficinas, comercio, lugares de ocio y esparcimiento, recintos hospitalarios, etc. El acceso máximo tiene relación con el acceso a toda la ciudad, a todo lo que ella implica, es decir, tener acceso al mercado laboral y a la economía, a la vida social y política, a la cultura.

Así, la ciudad neoliberal tiende a dispersar a los sujetos. En el desarrollo urbano actual se genera lejanía entre las personas, y entre éstas y los lugares, lo que dificulta en gran medida la conformación de colectivos sociales. Esto queda en evidencia

cuando Jouffe (2010), menciona que en la ciudad industrial de fines del siglo XIX, la cercanía entre fábricas y barrios de obreros potenciaba la asociación entre éstos, conformando sindicatos y facilitando la acción colectiva.

Hoy en día las viviendas de los trabajadores están cada vez más alejadas de sus lugares de empleo, lo que ocasiona que los viajes entre un lugar a otro sean cada más largos. El transporte público se llena de una “masa anónima”, en el cual el individuo se pierde entre la multitud y en donde tampoco existe un contacto real entre las personas. Existe, por tanto, una dispersión urbana en donde todo está más lejos que nunca, generando una dependencia con los medios de transporte motorizados, especialmente el automóvil. “La dependencia que el auto genera como sistema...también el “monopolio radical” a través del cual los medios de transporte motorizados expulsan la caminata y la bicicleta (...)” (Ib., 49).

De este modo, parte del derecho a la ciudad contempla el derecho a la movilidad para conectar a las personas con su entorno y con los demás, mejorando su calidad de vida. La ciudad le debe a sus habitantes poner a su disposición el acceso a todos los bienes que ella ofrece, a través de la libre circulación. En esto, el transporte público juega un papel crucial, tomando en cuenta que no toda la población puede acceder a un vehículo de uso particular.

No obstante, como se ha señalado anteriormente, Chile cuenta con uno de los transportes masivos más caros de Sudamérica, después de la implementación del Transantiago en 2007 se ha encarecido más todavía, pese a que tampoco se ha regularizado del todo su funcionamiento, persistiendo problemas de frecuencias en los recorridos, hacinamiento en las horas punta por la gran cantidad de demanda y otros problemas que producen malestar en la ciudadanía. Aun así, cuando nos referimos al derecho a la ciudad, se dejan fuera ámbitos como el de la participación y producción de la ciudad, lo cual es también el derecho a transformarla. No sólo es el derecho a usar lo que ya ofrece, sino que a participar para su creación.

A partir de lo anterior, puede definirse conceptualmente qué significa el derecho a la ciudad y cómo se manifiesta. En primera instancia, este derecho representa diferentes aproximaciones: movilidad, acceso (mínimo y máximo) y participación. Ante este último, Park (1999) reflexiona acerca de la habilidad única que posee el hombre, y que ninguna otra especie posee: construir sociedades en espacios físicos que le sirven de soporte para llevarlas a cabo. Pero eso no es todo, ya que el ser humano construye ciudades como reflejo de sus propios deseos y anhelos, pero sin embargo, al hacerlo, se encuentra preso de ella, no le queda otro modo que habitarla.

Partiendo de aquella premisa, Harvey (2013), plantea que el derecho a la ciudad es mucho más que el acceso a los beneficios que ella pone a disposición de sus

ciudadanos, y que más bien es la posibilidad de reinventarla, modificarla y rehacerla cada vez que resulte necesario. Ello no significa tan sólo modificar el espacio físico, sino que también el espacio social y su significado.

Según Berger y Luckmann (2003: 162), la sociedad es entendida como en “un continuo proceso dialéctico compuesto de tres momentos: externalización, objetivación e internalización.” Esto significa que el individuo externaliza su ser y su concepción de realidad objetiva, su vida cotidiana, los hechos que la rodean, participando de la sociedad, y de la ciudad dialécticamente. Le otorga un significado e interpretación a los distintos acontecimientos, siendo capaz de construir y reconfigurar significados. Dichos significados que las personas atribuyen a la construcción de su realidad social y de la ciudad en la que habitan, se materializan en la idea del derecho a la ciudad. Es por eso que, al menos en Democracia, ese derecho pareciera ser fundamental para la vida en comunidad, y no resulta extraño que esa reinención urbana de la que habla Harvey, y los significados que construyen las vidas cotidianas de las personas, se expresen en la calle a través de diferentes movimientos ciudadanos que abogan por una mayor participación, especialmente cuando se trata sobre temáticas urbanas. Pero ese derecho parece haber tomado una bifurcación cuestionable cuando se trata de género y de otros grupos minoritarios, que ven diluidas sus oportunidades de intervenir efectivamente en el espacio público.

Para Buckingham (2010), las necesidades adecuadas de la población son difíciles de determinar si no son tomadas en cuenta las multiplicidades de características socioculturales, esto quiere decir, sus identidades sociales, que incluyen además “identidades cruzadas”, como la combinación entre distintas identidades sociales, como el género, la etnia, lo etario, lo socioeconómico, la orientación sexual y los intereses culturales. Los nuevos conceptos de ciudadanía no sólo deben limitarse a establecer un marco normativo de acción, sino también dichos indicadores de diversidad social.

Por esta razón, existen muchas críticas respecto a la construcción teórica lefebvriana respecto al derecho a la ciudad, ya que no incluiría una mirada crítica desde las relaciones de poder patriarcal, y por tanto, no incorpora en la discusión la desigual posición que ocupan las mujeres en la sociedad, mucho menos sus identidades cruzadas. “...no cuestiona las relaciones de poder basadas en el género como uno de los factores dominantes que afectan el potencial para hacer realidad el derecho a la ciudad y el derecho a participar en la vida urbana” (Fenster, 2010: 68). Siguiendo la misma idea, dicho concepto radica en la “habitancia”, es decir, la ciudad le pertenecería a todos los que la habitan, estén de paso o permanentemente, pero no

considera el ser diferente como parte elemental de la categorización de dicho derecho, sino más bien como algo complementario que puede estar presente o no.

2.2.3. El espacio público diferenciado según género

Del mismo modo, es imposible obviar el hecho de que hombres y mujeres vivencian y utilizan el espacio público de manera diferente. Si indagamos teorías sobre el uso del espacio urbano en cuanto al género, saldrán a la luz detalles que revelan que su ocupación ha sido históricamente masculina, debido a la división sexual de los roles ligados al trabajo, en donde son los hombres quienes han sido los proveedores, relegando a la mujer al espacio privado, lugar en el que ha ejercido las labores domésticas y la crianza de los hijos, y en el que ha estado segura y protegida de los peligros del exterior (Sonnet, 1993; Páramo y Burbano, 2011).

Según Bourdieu (2000: 28), a partir de la edad media, los anatomistas han buscado en la biología femenina alguna justificación científica “razonable” para el status-rol que se le ha sido conferido-el de inferioridad- “...en nombre de las oposiciones tradicionales de lo interior y exterior, la sensibilidad y la razón, la pasividad y la actividad.”

Antropológicamente, los roles femeninos y masculinos provienen de las funciones que ambos sexos mantenían bien delimitados desde la formación de los primeros asentamientos humanos, en la división sexual del trabajo.

Así lo detallan Aguilar, Valdéz, González-Arratia y González (2013: 208):

...Le correspondió a la mujer el espacio del hogar por su capacidad para gestar y amamantar a los hijos debido al cuidado que estos requieren, se le asignó el tiempo en que era imprescindible su presencia, e incluso más. Por su proximidad espacial, se ocupó del resto de las funciones vinculadas al espacio de la casa, mientras que el hombre se dedicara a la agricultura, la cacería, la domesticación de animales y la guerra.

Los usos diferenciados del espacio público son explicados por una socialización en donde las mujeres han sido relegadas al ámbito privado, no sólo para resguardarlas, por su supuesta fragilidad física, sino también porque se la ha naturalizado, desde una perspectiva patriarcal, para que cumpla con los deberes domésticos y de crianza.

Como lo expresa Bourdieu (2000: 26), existen ciertos instrumentos de dominación masculina, arraigados por una naturaleza biológica de los sexos que no son otra cosa que la legitimización social de dicha diferencia. No obstante, la fuerza del orden masculino sobre lo femenino no necesita ser justificada, pues encuentra en la misma sociedad una cultura androcéntrica que la avala. La virilidad como fuerza sexual dominadora, se instala en los esquemas de pensamiento-acción de los sujetos dominados-las mujeres-, como un “reconocimiento de sumisión.”

Dentro del sistema patriarcal, las mujeres pertenecen al ámbito privado en donde sus prácticas cotidianas están asociadas al cumplimiento de roles de género. Tanto las prácticas sociales en lo público como en lo privado se han legitimado bajo una lógica de naturalización en la diferenciación sexual de los sujetos. Esta legitimación se encuentra en los esquemas cognitivos de los individuos, provistos por la misma sociedad en la que se encuentran socializados. Así, “la división de los sexos parece estar <<en el orden de las cosas>>, como se dice a veces para referirse a lo que es normal y natural, hasta el punto de ser inevitable” (Bourdieu, 2000: 20).

Las estructuras de dominación son estructuras estructurantes de los esquemas de percepción, en donde a las mujeres como sujetos dominados les corresponden distintos universos de experiencia. Ellas siguen ligadas, en el “mercado de bienes simbólicos”, en donde son objetos o símbolos de intercambio (en el matrimonio, por ejemplo), y a la vez son parte fundamental en la “economía de la reproducción biológica” (Bourdieu, 2000: 63), es decir, su rol reproductivo es el de dar a luz y criar a la futura mano de obra de la sociedad.

El derecho a la ciudad, bajo esta perspectiva masculinizadora no es para todos. Existen mujeres que no pueden acceder al espacio público en algunas culturas, o bien, en el mundo occidental existe tal grado de percepción de inseguridad que casi se les obliga a hacer uso de este espacio en compañía de alguien más, sin poder hacer uso de éste por sí solas, especialmente cuando ya oscureció. Esto se ve reflejado en el caso de algunos países en donde por razones religiosas o culturales se excluye a la mujer del espacio urbano.

Por ejemplo, muchas veces existen violaciones al derecho de desplazamiento, pero también al derecho colectivo por parte de las mujeres, los cuales “...son el producto de funciones y roles construidos por la sociedad que pertenecen a categorizaciones por género, y las discriminaciones y desigualdades experimentadas en estas construcciones sociales son el resultado de relaciones de poder patriarcal” (Buckingham, 2010: 60).

Un caso es la ciudad de Jerusalén, estudiado por Fenster (2010), específicamente la existencia de ciertos barrios que tienen una tendencia ultra ortodoxa en donde las mujeres deben vestirse de acuerdo a ciertos códigos culturales, por lo que la mayor parte del género femenino que habita en otros espacios de la ciudad, más libres e inclusivos, evitan circular por esas zonas por temor a sentirse amenazadas.

Lo mismo sucede en la cultura occidental en un estudio de caso realizado en Londres: “...otra investigación (Madge, 1997) muestra que el miedo a los parques urbanos, especialmente durante la noche, es el principal denominador común en su falta de uso, no sólo por las mujeres, sino que también de los hombres” (Fenster, 2010: 75).

La construcción del espacio social tiene distintas implicancias para hombres y para mujeres. Una de ellas tiene relación con la división del trabajo según género, pero también con el valor social que se le asigne al espacio, desde un punto de vista femenino y uno masculino.

A partir del primero, y con la incorporación progresiva de las mujeres al mercado laboral y la autonomía que esto les ha supuesto, se generan nuevas percepciones de sí mismas y también de los espacios por los que deben circular ahora, tomando conciencia de que son sujetos de derecho, y por tanto también ciudadanas, que comienzan a demandar una mayor participación e inclusión en asuntos relativos a los procesos de toma de decisiones, para que éstos sean espacios equitativos y contruidos desde una perspectiva de género (Alonso y Brandariz, 2004).

Sin embargo, pese a esa incorporación femenina a más espacios de la ciudad, el diseño del barrio y la vivienda no se encuentra en consonancia con la compatibilidad de roles, por un lado la mujer que trabaja fuera de la casa, y por otro, esa misma mujer que además debe hacerse cargo de tareas domésticas como llevar a los hijos al colegio, hacer las compras y preocuparse del hogar. Los lugares de empleo quedan demasiado distanciados no sólo de sus viviendas sino que también del colegio de los hijos, del lugar en donde hacen esas compras, y en general, aparece la paradoja de que entre más logros en lo laboral ellas tengan, más obstáculos se encuentran para llevar a cabo sus otras responsabilidades. Estas dificultades afectan al común de las mujeres, pero aumentan en las clases populares que residen en las periferias de la ciudad, por la excesiva lejanía del hogar de buenos establecimientos educacionales para sus hijos, recintos hospitalarios y sus lugares de trabajo.

Junto a lo anterior, los medios de transporte masivo actúan bajo esa misma lógica, demoran más (Páramo y Burbano, 2011), ocasionando que los tiempos de desplazamiento sean mayores desde los lugares más distantes de la ciudad con los centros de empleo y servicios. Hay que considerar que gran parte de los usuarios del transporte masivo corresponde al sexo femenino, según la Encuesta Origen y Destino del año 2006 (SECTRA, 2006), lo que produce un conflicto entre los mayores tiempos de viaje y el cumplimiento de las responsabilidades domésticas, especialmente para aquellas mujeres que además trabajan fuera de sus hogares todo el día.

Asimismo, si pensamos en esa infraestructura pública relativa al transporte, y tomando en cuenta que la bicicleta es también un vehículo, nos encontramos con que su uso es también diferenciado por género, lo cual pareciera no ser tan evidente: no es lo mismo hacerlo desde lo masculino que desde lo femenino.

El urbanismo también ayuda a reforzar los sesgos de género, en la medida que a falta de ciclovías bien diseñadas que conecten eficazmente toda la ciudad, el uso promedio femenino será probablemente más bajo que el masculino, ya que ellas son más renuentes a los peligros, lo que se manifiesta según “la construcción social del género en relación con la espacialidad, los estudios muestran que a las niñas se les motiva para ser menos exploratorias, más temerosas y menos activas físicamente que los niños” (Páramo y Burbano, 2011: 62).

Esto podría explicar, en parte, que las mujeres se arriesguen menos en el espacio público, es decir, que lo perciban y usen de manera diferente, especialmente cuando se sienten amenazadas en lugares solitarios, peligrosos, oscuros o principalmente frecuentados por varones. Podríamos incluso aventurarnos a decir que el mayor temor que tienen las mujeres en el espacio público es a la transgresión del espacio privado, el espacio del cuerpo.

Resulta relevante, por tanto, decir que el uso del cuerpo en la sociedad está supeditado a ciertos esquemas socioculturales. Existen sociedades en las que las mujeres no pueden tener contacto visual con otros hombres en la calle. Asimismo, en varios países de religión musulmana como en el Afganistán de régimen talibán, la mujer pashtún debe vestir obligatoriamente con un burka completo que la cubre de pies a cabeza.

También en países como Irán y Arabia Saudita, en donde el uso del hiyab, que cubre la cabeza y el pelo, es mandatorio para las mujeres de cualquier edad. Éstas deben entonces cubrir su pelo y sus tobillos por ser considerados como zonas corporales de connotación sexual, siendo únicamente el marido quien puede verlas. De este modo, tanto la cultura como la religión son medios de socialización que propagan una lógica de dominación sobre las mujeres, reprimiéndolas hasta tal punto que incluso se les dicta cómo vestir, cómo moverse, cómo actuar y hasta cómo pensar. Se construye socialmente el cuerpo, instancia en la que se convierte lo masculino en viril y a la mujer en femenina.

También hay modos de utilizar su cuerpo de una manera determinada. Por ejemplo, desde la temprana infancia y en el aprendizaje de roles a través del juego (Mead, 1968), las niñas usualmente no participan de las actividades “bruscas” que los niños sí. Asimismo, los juegos femeninos están asociados a lo doméstico: la muñeca con la que se emula la maternidad, los juegos de cocina y “tazas de té” en los que se finge cocinar y ser anfitriona, y así una serie de actividades que las alejan de la calle, en donde los niños varones realizan algún deporte, como jugar a la pelota o andar en bicicleta, entre otros. Por ejemplo, en algunos manuales sobre buen comportamiento y etiqueta, existían modos de ser y de utilizar el cuerpo apropiados para las damas,

como esconder la barriga, caminar erguidas pero cabizbajas, cubrirse la cara y a veces las manos con un velo y guantes, salir a la calle sólo en compañía de un hombre que podía ser su marido, su padre o su hermano (Aristizábal, 2007).

Esto quiere decir que es la misma sociedad la que promueve que el uso del espacio público sea diferenciado, a través de la socialización de los roles, del “deber ser”, femeninos y masculinos. Esto también está ligado al uso que se hace del cuerpo y la sexualidad: la diferencia anatómica entre hombre y mujer, de sus órganos reproductivos sería la primera justificación natural para la división sexual, no sólo del trabajo sino también de lo social, en donde se estimulan las prácticas adecuadas para cada sexo.

La socialización femenina le impone límites a su corporalidad y a sus prácticas. Se les enseña cómo moverse, cómo usar el espacio, así como su vestimenta también debe reflejarlo. Esto se convierte en una suerte de violencia simbólica, que “...se instituye a través de la adhesión que el dominado se siente obligado a conceder al dominador...cuando no dispone para imaginarla o para imaginarse a sí mismo...” (Bourdieu, 2000: 51). Para las mujeres, esas prácticas son alusivas a su función reproductiva, y para los hombres a su función productiva y política. Lo masculino sólo se logra en la vida pública, es decir, escapando de la vida doméstica, o lo femenino (Chodorow, 1978; Páramo y Burbano, 2011).

A partir de todo lo anterior, sobre la división sexual del trabajo, el uso del cuerpo y la socialización de prácticas sociales y roles de género, la mujer tiene un acceso y una movilidad diferenciada a la del varón en la ciudad. Los cuerpos se mueven de manera distinta por ésta, la usan de diferentes formas. Se relacionan entre sí y con el espacio según sus identidades sociales.

Al reconocer las diferencias inevitables entre hombres y mujeres, ya sean biológicas, sociales o individuales, se debe hacer el reconocimiento de que el derecho a la ciudad no es igual para todos, y que está construido en base a unas relaciones asimétricas de poder entre lo masculino y lo femenino, en donde lo doméstico queda fuera del prestigio social, éste último se concentra en lo público que es donde se encuentra el poder.

El derecho de uso de las mujeres a la ciudad es la posibilidad de realizar sus prácticas, tanto públicas como privadas. Es el acceso a la calle para poder ir de compras, llevar a los hijos al colegio, acudir a la asistencia médica, ir a trabajar. No obstante, se dejan de lado aspectos como la participación política y el derecho a transformar la ciudad. Esto sucede ya que la definición normativa de ciudadanía está muchas veces atravesada por el dominio patriarcal, que dicta quiénes son incluidos y quiénes no (Fenster, 2010).

El espacio público es el espacio de participación política por excelencia, en donde acontece gran parte de la vida social y en donde se toman decisiones (“el ágora”). Aquí, lo femenino es lo opuesto a lo masculino, lo público como opuesto a lo privado, tal como diría Bourdieu, lo alto y lo bajo, el adentro y el afuera, lo húmedo y lo seco, y así sucesivamente, superponiendo en una antítesis sin fin lo uno de lo otro en la diferenciación de uso.

Los hombres consideran suyo el derecho a la participación política en el afuera porque nadie se los ha cuestionado. Y la mujer ha aceptado su rol en la esfera doméstica porque ha sido parte de la aceptación del contrato social sexual (McRobbie y Golubov, 2010), que a través de generaciones de hombres y mujeres criados en la patriarcalidad, ha prevalecido.

La discusión de género radica en que lo público no es opuesto ni está separado de lo privado. El feminismo contemporáneo realiza una crítica a la dicotomía entre ambas esferas.

Así lo evidencia Pateman (1996: 35):

...Rechazan el supuesto en virtud del cual la separación entre lo privado y lo público se sigue inevitablemente de las características naturales de los sexos y sostienen, por el contrario, que sólo resulta posible una correcta comprensión de la vida social liberal cuando se acepta que las dos esferas...presuntamente separadas y opuestas están inextricablemente interrelacionadas.

Por tanto, es importante hacer la distinción que ni la vida pública funciona sin la vida privada, y que la forma en que los cuerpos, que constituyen parte importante de ese espacio privado del individuo, se mueven por la ciudad evidenciando una diferenciación asociadas a los roles y a la construcción de feminidades y masculinidades.

La segregación de la mujer en el espacio público también tiene un componente asociado a la clase social a la que pertenezca, en donde las más afectadas son las mujeres más pobres.

Según López (2007: 4), en la Antigua Grecia las mujeres estaban relegadas al espacio doméstico llamado gineceo -o también llamado harén-, en donde permanecían y se educaban hasta que se casaban. Salían al espacio público en ocasiones especiales, como en festividades, y para realizar actividades puntuales, y en el caso de las mujeres esclavas, para ir al río a lavar la ropa. Ya en la edad media, la mujer que circulaba sola por la calle era considerada como de dudosa reputación, aunque sí podían hacerlo en compañía de otras mujeres. En la actualidad, se conforman espacios de connotación femenina y masculina, de manera naturalmente ordenada por el propio urbanismo contemporáneo, pero también por cuestiones culturales y religiosas.

En países islámicos, esta diferenciación se manifiesta tanto en los espacios educativos donde resulta ser bastante acentuada, habiendo colegios sólo para mujeres (donde no está permitida la entrada de ningún varón, ni siquiera maestros), como en los lugares de oración, mezquitas sólo para mujeres, así como otros espacios de accesibilidad restringida.

Sin duda, el cuidado del cuerpo femenino resulta fundamental para entender a qué lugares acceden y a cuáles no, en qué horarios y en qué medios de transportes, cuáles son las actividades que las llevan al espacio público y si existen motivos que obstaculicen su libre circulación por la ciudad. El medio de transporte puede ser una de las variables más significativas al momento de analizar las diferencias de movilidad entre hombres y mujeres, pero también las razones de traslados y las mismas experiencias que se viven por género.

En promedio, el usuario de la infraestructura urbana sigue siendo masculino, por lo tanto, ésta no responde a las necesidades de los grupos más vulnerables: mujeres, adultos mayores, niños, grupos familiares y personas con necesidades especiales (Sagaris, 2006). El componente cultural también es un factor clave para analizar esos espacios para hombres y para mujeres que constituyen distintos modos de habitabilidad, de accesibilidad y de desplazamiento.

Una forma de violencia simbólica es el ser excluido o discriminado por algún tipo de condición, ya sea por género, por edad, por procedencia étnica-racial, por pertenencia socioeconómica, entre otras. Uno de los grandes problemas que nos enfrentamos como sociedad es a la discriminación, como ya se ha mencionado en el capítulo anterior, y a la exclusión, que significa el tener acceso limitado o no tener ningún acceso a las utilidades que proporcionan las ciudades.

Desde la época victoriana, ha sido tal el nivel de exclusión femenina en la vía pública por concepciones machistas, que incluso se llegó a creer que “la mujer de bien no debe andar en la calle, y si lo hace, debe ir acompañada...la mujer pública se asocia con que no es respetable” (Páramo y Burbano, 2011: 63-64). En la sociedad occidental actual, pese a que las mujeres gozan de algunos privilegios manifiestos como el poder salir al espacio público sin tener que ir acompañada, es el mismo diseño urbano y las prácticas que se dan en el exterior lo que muchas veces las aísla y las desincentiva para usarlo, produciendo miedo, angustia e inseguridad.

Para Laub (2007), la mayor inseguridad que pueden sentir las personas es el abandono social, es decir, el sentirse desprotegidos por parte de las mismas instituciones que deberían garantizar seguridad, los vecinos, la policía, la familia. Esta soledad aumenta debido a factores asociados con la pobreza y la marginalidad, pero también influyen lo religioso, lo cultural, el diseño urbano realizado por

hombres y para hombres, cuando “...los espacios urbanos están diseñados de tal forma que se transforman en una trampa para ellas; son desagradables y por lo tanto no los usan” (Fenster, 2010: 74-75).

La violencia de género que se manifiesta en el espacio público es siempre una cuestión de poder: los grupos dominantes mantienen a raya a los dominados. Así, mujeres y minorías sexuales tienen mayores posibilidades de sufrir en la calle algún tipo de maltrato, ya sea físico, verbal o simbólico.

Para ellas, muchas veces, el espacio público es percibido como violento e inseguro, ya que aún en las calles existe violencia de género. Junto a eso, también existe una tendencia femenina a la victimización y a una culpabilización (Falú, 2009). El miedo femenino es un miedo “altruista” (Laub, 2007), que se traspa desde las experiencias de otras mujeres, generando más temor. Así, estas causas “...terminan aislando la violencia contra las mujeres del contexto social y cultural en el que son verdaderas portadoras de derechos” (Vargas, 2009: 59). Si se analizan los índices de victimización femenina y la percepción de inseguridad en el espacio público, existen temores por parte de las mujeres de andar solas por la noche, incluso en varios casos, en sus propios barrios, quienes en muchos casos consideran que andar solas cuando ya oscureció es muy inseguro (ENUSC, 2013).

Además, frente al acoso callejero, muchas mujeres afirman haber sido víctima de este tipo de violencia alguna vez, materializándose desde piropos suaves (57%), acercamientos intimidantes como roces incómodos o frotamientos (72%), miradas en extremo lascivas (93%), silbidos, ruidos, bocinazos o jadeos (95%), entre otros. Esto se define como una forma de violencia de género en el espacio público, no deseada (OCAC, 2014), y sin duda torna aún más insegura la ciudad para las mujeres. Así, no todos los actos a los que temen las mujeres tienen relación con lo penal, sino más bien, “(...) tienen su significación en las relaciones de poder propias de la cultura patriarcal, y están especialmente vinculadas con el rol sexual asignado a la mujer.” (Dammert, 2007: 90).

En Chile, el acoso callejero no tiene ninguna incidencia de tipo penal, pero en países como Bélgica, recientemente se aprobó una nueva ley contra el acoso callejero que entró en vigencia el pasado abril del presente año, que sienta un precedente importante contra el sexismo en la vía pública. Esta ley surge, en parte, a raíz de un documental filmado por una estudiante, llamado "Femme de la rue" (Mujer de la calle), en donde se mostraba a ella misma circulando por las calles de Bruselas recibiendo piropos, improperios y groserías de índole sexual por parte de los hombres. Esto abrió la discusión sobre lo que experimentan las mujeres en las calles, que no sólo viven las adultas, también las niñas y adolescentes. La ley busca proteger

a las mujeres del sexismo del que muchas veces son víctimas en las calles, contemplando contra el ofensor una multa que puede llegar a los 1500 euros, hasta pena de cárcel de un máximo de un año.

La inseguridad que perciben las mujeres en el espacio público, entonces, no es ni infundado ni una exageración, erradicar todo tipo de violencia urbana de género es tarea del Estado y de los mismos ciudadanos. Sin embargo, los temores femeninos de circular libremente por la ciudad se bifurcan: mientras hay mujeres que logran desarrollar estrategias para usarla, disfrutarla y circular a través de ella, participando de todas sus actividades, hay otras mujeres que se retraen, ya que lo perciben como amenazante y peligroso (Falú, 2009). Esta bifurcación podría estar relacionada con las mismas experiencias que las mujeres viven día a día, en donde quienes han sido víctimas de violencia reiterada sean aquéllas que tengan una mayor propensión a aislarse, ya sea evitando circular por algunos lugares, o bien eludiendo salir del todo.

En ese sentido, cabe preguntarse qué importancia tiene el transporte para disminuir o acentuar esta percepción de miedo e inseguridad que tienen las mujeres hacia el espacio público, y en especial hacia el uso de la bicicleta. ¿Es el miedo una barrera?

2.2.4. Accesibilidad y movilidad en el espacio público

Como se ha mencionado anteriormente, si algunas dimensiones del derecho a la ciudad son accesibilidad y movilidad, entonces cabe preguntarse cómo se mueven las mujeres en el espacio urbano, a qué tipo de lugares tienen mayor acceso, con qué fines lo hacen, y si realmente existen esas diferencias de género que pueden observarse en la vida social y familiar, y cómo éstas influyen en la reducción o en el aumento de su movilidad.

Las personas construyen su vida cotidiana a través de la movilidad por la ciudad. Entender que la vida urbana no es estática ni homogénea resulta fundamental para comprender y mejorar políticas de transporte que muchas veces no consideran la sensibilidad de género (Jirón, 2007).

Si hay una división entre lo femenino y lo masculino en todas las esferas, y si existen espacios diferenciados por género entonces también existen modos disímiles de acceder y transportarse, así como de participar de la vida pública. Partiendo de este supuesto, no sólo existirían diferencias de movilidad entre hombres y mujeres, además incluso entre el mismo grupo de mujeres, que es heterogéneo y representa una multiplicidad de identidades sociales asociadas al rango etario, la clase social, la ocupación, la zona de residencia, la etnia, el origen geográfico, entre otras características.

Entonces, podríamos preguntarnos si acaso existen espacios netamente femeninos, así como de qué manera se mueven las mujeres por la ciudad, y con cuáles propósitos.

Según Díaz y Jiménez (2007), el acceso al espacio urbano no sólo tiene que ver con las distancias, sino que con en el cómo éstas son cubiertas, qué medios de transporte se utilizan para llegar a destino, si existe o no la suficiente oferta que sea capaz de cubrir las necesidades de movilidad de toda la población. Cuando nos referimos al transporte urbano, nos referimos al de acceso público, al de acceso privado y a formas de movilización no motorizadas, como la caminata y la bicicleta.

Cuando hablamos de transporte privado, generalmente ocurre que en la mayoría de los hogares que cuentan con vehículo particular, éste es sólo uno, y es utilizado por el hombre de la familia. Las mujeres realizan más viajes a pie y en transporte público, y mayores viajes con motivo de compras y ocio (Díaz y Jiménez, 2007).

En el acceso al vehículo particular existe entonces una desigualdad de género. Si revisamos las estadísticas de licencias de conducir que figuran en el Anuario Parque de Vehículos en Circulación, al año 2012, las licencias otorgadas y/o renovadas a mujeres representaba alrededor de un 23,9% a nivel nacional, comparada con la situación de los hombres que era de un 76,1% (INE, 2012).

Esto también queda demostrado en la Encuesta Origen y Destino (SECTRA, 2006), en donde las mujeres realizan tan sólo un 15% de sus viajes en automóvil, versus a un 24% de los viajes que realizan los hombres en este medio. En donde además también se puede desglosar por modo desagregado, es decir, las mujeres viajan en auto como chófer un 6,2% (el masculino es de un 16,3%) y como acompañantes un 8,8% (el masculino es de un 7,7%). Esto quiere decir que son los hombres quienes lideran en cuanto al uso del automóvil, y ellas viajan de acompañantes.

Existe, por tanto, una notoria desigualdad en el acceso al uso del automóvil por parte de las mujeres, lo que se demuestra tanto en los porcentajes correspondientes a las licencias de conducir y los modos de viaje. Esto podría estar asociado con la variable ingresos mencionada en el apartado sobre inequidades salariales entre hombres y mujeres. Esto las obliga a hacer uso de este vehículo como acompañantes, y mayoritariamente, a hacer uso del transporte público y otras formas de movilización no motorizada para desplazarse hacia los lugares a los que requieren ir.

Respecto a esto último, según los datos obtenidos de la misma Encuesta Origen y Destino, EOD 2006, los viajes en transporte público representan un 28,1% para las mujeres, y para los hombres es levemente mayor, de un 30,1%. Las diferencias más notorias se encuentran en los viajes no motorizados, donde las mujeres representan un 52,4% en este modo, mientras que los hombres un 40%.

Cabe destacar que todos los viajes para trasladarse por la ciudad empiezan y/o terminan a pie, y que las mujeres realizan más viajes de este tipo porque, cuando pueden, buscan empleos cercanos a sus hogares para poder compatibilizar sus actividades domésticas con las laborales, y además por el poco acceso al vehículo particular que ellas disponen. Sin embargo, esto se dificulta cada vez más con la dispersión urbana y la cada vez mayor lejanía entre viviendas y centros de trabajo, debiendo utilizar el transporte público para cubrir las distancias más largas (Rodríguez y García, 2012).

Las mujeres se insertan en el mercado laboral, muchas veces para incrementar el ingreso laboral, así como también para desarrollarse personalmente. No obstante, entre mayores logros tengan en esta esfera, les resulta más difícil hacer compatible la vida laboral con la familiar. Según Rivas y Vargas (2007: 64), “(...) la mujer se encuentra ante la dificultad de combinar la responsabilidad familiar con el ámbito laboral, enfrentándose a la vez a múltiples limitaciones laborales, por su condición de mujer y en cuanto al salario.”

Partiendo desde esa información, podemos darnos cuenta que existe una brecha de género en cuanto al transporte que utilizan hombres y mujeres. Además, el motivo de movilidad es diferente ya que los desplazamientos cotidianos femeninos no sólo incluyen su propia actividad laboral sino que también sus responsabilidades familiares y el traslado de otras personas. Es decir, cuando hablamos sobre movilidad femenina debemos tener en cuenta los desplazamientos múltiples o en combinación (Díaz y Jiménez, 2007).

Esto último está directamente relacionado con la inequitativa distribución en los roles de género que aún persisten. Esto se refleja, por ejemplo, en el postnatal, en donde en la nueva ley de fuero maternal se contempla la posibilidad de transferirle parte de ese tiempo al padre, para que, así como la madre, pueda establecer vínculos afectivos con el recién nacido y equiparar en algo las responsabilidades parentales.

En la práctica, el posnatal masculino funciona muy poco ya que desde que entró en vigencia la nueva ley en 2011, según la Superintendencia de Seguridad Social (2013), a octubre de 2013 los traspasos al padre sólo representaban un 0,27% del total de subsidios iniciados en ese período en todo el territorio nacional.

Este dato no sólo da cuenta sobre el poco involucramiento del padre en la vida de los recién nacidos, sino que también refleja que la crianza y el cuidado de los hijos todavía son vistos como algo netamente femenino, lo que ayuda a perpetuar la inequidad de género. De este modo, la movilidad femenina se ve condicionada tanto por sus roles sociales como por los domésticos, en donde además les implica un mayor gasto de tiempo debido a que deben hacer trasbordos para llegar a los lugares

asociados a su doble rol, por lo que la optimización del tiempo parece ser clave a la hora de realizar sus actividades cotidianas.

Esto supone, según Miralles-Guasch y Cebollada (2009), una multiplicidad de desplazamientos, que incluyen más viajes que los pendulares característicos del género masculino. Así, "...las mujeres presentan una mayor sensibilidad a factores espacio-temporales (distancia, disponibilidad y horarios de transporte) en su movilidad cotidiana" (Díaz y Jiménez, 2007: 93).

Es por esta razón que las responsabilidades femeninas involucran desplazamientos múltiples, en combinación de lugares y medios de transportes. En consecuencia, las mujeres demoran más en desplazarse que los hombres, debido al poco acceso a vehículos rápidos, como el automóvil particular, y el mayor uso del transporte público, que al menos en el caso de los microbuses urbanos, demoran mucho más (Rodríguez y García, 2012).

De este modo, las diferencias entre lo masculino y femenino en cuanto a movilidad están condicionadas en base a los papeles sociales que tienen, las experiencias y las actividades que se realicen.

Según Jirón (2007), esas diferenciaciones de experiencias en el espacio y movilidad cotidiana condicionan en gran medida los viajes por la ciudad, ya que para las mujeres suelen ser más difíciles y más restringidos que para los hombres. Esto sucede en la medida que las mujeres que se dedican únicamente a las labores del hogar, ven mucho más limitado su rango de movimiento que los hombres y que otras mujeres, ya que salen mucho menos debido a sus responsabilidades domésticas, y cuando lo hacen, es en zonas acotadas, usualmente dentro de su mismo barrio o sector donde viven.

Algo similar sucede con el uso del transporte. La misma autora comenta algunos casos de estudios sobre movilidad cotidiana, en donde dos jóvenes de la misma edad, pero de distinto género, tienen experiencias radicalmente distintas, aun realizando la misma actividad de estudiar. Para la joven, por ejemplo, el viajar en el transporte público de superficie en horario punta, en el que va repleto de gente, representa una molestia e incomodidad, ya que en el espacio reducido en el que viaja se ve envuelta en una violación de su espacio privado, su espacio corporal, en donde a veces la tocan indebidamente, lo que se hace de sus viajes diarios casi una tortura. Para el joven varón, que la micro vaya llena de gente no supone problema alguno, dándole incluso lo mismo (Jirón, 2007). También cuando se trata de andar de noche es diferente. Ella evita subirse a la locomoción colectiva antes de que anochezca, tratando de llegar a casa temprano, mientras que para él esto no es motivo de preocupación.

Esto sin duda restringe en gran medida la movilidad de las mujeres, que no sólo perciben las situaciones de movilidad de manera distinta, también las viven de esa forma. Pero también cabe destacar que tampoco el grupo de mujeres tampoco es homogéneo. En su movilidad influyen factores como la edad, el tipo de actividades que realizan, y por ende el motivo de desplazamiento, por lo cual su movilidad será diferenciada también.

Para las mujeres menores de 18 años, por ejemplo, su principal actividad es estudiar, por lo que ésta será razón de sus desplazamientos, junto a otras relacionadas al ocio y al esparcimiento. No será así para las mujeres adultas que trabajan fuera de sus hogares, y que además tengan hijos, ya que éstas harían mayor combinación de transportes en sus motivos de desplazamiento.

Según la encuesta EOD 2006, si se desglosa según tramo etario, el propósito principal de traslado de las mujeres jóvenes (entre 15 y 29 años) es por estudios, representando un 22,6% de sus viajes y por trabajo, un 19,8%. Para los segmentos de mujeres de edades entre 30-44 y 45-64, el propósito por trabajo es de un 25,5% y 21,2% respectivamente, decreciendo para el rango de mujeres de 65 y más años, que es de un 4,8%, explicado por la edad de jubilación.

Según la misma encuesta, la principal razón de viaje que tienen las mujeres entre 15 y 29 años es al lugar de estudio, seguido por compras y ver a alguien. En recreación también representan el porcentaje mayor de la columna, entre los demás rangos etarios. Para las mujeres desde los 30 años en adelante su motivo de desplazamiento es por compras, seguida por la razón trabajo, hasta los 64 años.

Para el rango etario entre 30 a 44 años, ir a buscar o dejar a alguien es el tercer motivo de viaje más importante, lo que es explicado por estar en una etapa de fertilidad reproductiva, y por tanto tienen hijos que todavía no tienen la edad de desplazarse por sí solos, lo que se traduce en esa doble carga, mencionada anteriormente, que tienen entre el trabajo fuera del hogar y las responsabilidades del hogar y familiares, teniendo que realizar las compras y trasladar a los hijos al colegio y a otros lugares, como centros de salud, casas de amigos, etc.

Para el segmento de mujeres de edad más avanzada, las compras, los trámites y visitar a alguien resultan ser sus motivos principales de movilidad, debido a la disposición de mayor tiempo libre.

Según modo de viaje, todas las mujeres se movilizan más a pie, siendo las mujeres adultas mayores quienes se desplazan más por este medio, seguido por el transporte público. Éste último mayormente utilizado por el segmento juvenil, debido al poco acceso al vehículo particular, principalmente si todavía se encuentran estudiando.

Los viajes en transporte privado, entonces, son mayores para las mujeres de 30 a 64 años, lo cual se explica por encontrarse trabajando, y por tanto, tener un cierto nivel adquisitivo, diferenciado de los rangos de edad de los extremos. De ahí que, quienes dispongan de los recursos podrán escapar del transporte masivo, haciendo de su viaje más cómodo y placentero (Jirón, 2007).

Ahora bien, respecto al total de todos los viajes por modo, el uso de la bicicleta como medio de transporte representa un 3,4% de los viajes, según la encuesta EOD 2006. Desglosado por género, del total de todos los viajes por modo, el porcentaje femenino representa un 1,6% y el masculino de un 5,8%. De este modo, podemos afirmar que las mujeres usan menos la bicicleta que los hombres, sin embargo, al no contar con los datos de la encuesta actualizada al presente año, por razones de fuerza mayor que el mismo ministerio ha excusado, podríamos decir que probablemente el porcentaje de ciclistas al presente año ha aumentado, aunque es posible que el porcentaje femenino siga siendo menor al masculino.

Esto último podría deberse en gran parte a la poca existencia de ciclovías y zonas seguras para el desplazamiento de los ciclistas por la ciudad. Según la consultora Steer Davies Gleave (2012), al año 2012 las ciclovías en Santiago todavía se encuentran desconectadas y desagregadas entre sí, por lo que es difícil establecer este medio como opción para realizar viajes intercomunales, por la falta de conectividad, y muchas veces, por el estado o el poco eficiente diseño de estas mismas.

La diferencia de género en el uso de la bicicleta es explicada por Ermond, Tang y Handy (2009) por algunas variables que son tomadas en cuenta por las mujeres a la hora de elegir este medio de transporte, tales como la preocupación por la seguridad y las tareas y/o responsabilidades domésticas.

En cuanto a lo primero, cabe destacar que en una ciudad en la que no se disponga de infraestructura adecuada para este tipo de vehículo, como ciclovías, ciclobandas y estacionamientos de bicicleta, será muy poco probable que el número de ciclistas correspondientes al género femenino sea igual o superior al masculino. Esto se debe porque, al no existir este tipo de construcción vial, quienes se mueven por este medio deben circular por la calzada en donde conviven con vehículos que se mueven a grandes velocidades, por lo que resulta ser una gran barrera de percepción de seguridad.

En cuanto a la segunda variable mencionada, la aún inequitativa distribución de los roles de género genera que las mujeres tengan que cargar con las responsabilidades domésticas, por lo que sus viajes requieren, ya sea el transporte de cargas (compras), o bien el transporte de otras personas (hijos, adultos mayores, enfermos), por lo que en una cultura donde el ciclismo no sea percibido como una forma de transportarse de

un lugar a otro, se dará prioridad al uso del vehículo particular o el transporte masivo para los desplazamientos.

Asimismo, el uso de la bicicleta entre mujeres queda expresado de la siguiente manera: 15-29 años es de un 1,2%, 30-44 es de un 2,5%, 45-64 es de un 0,7% y de más de 65 es de un 0,2%. Por supuesto, los segmentos más jóvenes de la población utilizará más la bicicleta para transportarse: la gente joven suele disponer de una mayor vitalidad física para realizar trayectos más largos, existe una mayor preocupación por el cuerpo y el peso, con el retraso de la maternidad cada vez a más edades avanzadas, muchas mujeres tampoco requieren transportar a otras personas, entre otros factores.

Ahora bien, cabe preguntarse entonces, ¿Qué rol cumple la bicicleta en la movilidad femenina? y ¿Cuáles son las principales barreras para que ese porcentaje siga siendo menor al masculino? Podríamos aproximarnos al uso de la bicicleta por parte de las mujeres según distintas variables, que me atrevería a decir que no sólo tienen relación con la preocupación por el cuerpo y la estética, sino además por razones de sociabilidad y uso/disputa del espacio público. Igualmente, los segmentos más jóvenes, según Inglehart (1995) tienden más hacia valores postmaterialistas que las personas mayores, por lo cual la preocupación por la sustentabilidad en la movilidad podría ser un factor explicativo para el mayor uso de este segmento etario.

Esto quiere decir que, es probable que existan muchas razones para usar este tipo de vehículo ya sea de manera funcional (traslado) o recreativa (deporte/ocio), que van desde un cuidado del peso corporal, relacionada con el querer bajar de peso y mejorar la salud física, pero también podría tener un segundo componente asociado a la sociabilidad, un tercer componente vinculado con el ejercicio de ciudadanía, mediante la reapropiación del espacio urbano, en el uso de la bicicleta, y hasta un cuarto componente, que tiene relación con la preocupación por el medioambiente.

No obstante, también podrían existir varias razones para ni siquiera pensar en salir de sus hogares en bicicleta, tales como la percepción de inseguridad por el alto tráfico en la calles, la falta de experiencia, la poca condición física e incluso el miedo a ser víctima de algún tipo de violencia en la calle, como el ser acosada, asaltada, o molestada.

En el capítulo siguiente, se introducirá a la situación del transporte en Chile, así como un análisis sobre los factores que ayudan a fomentar el uso de la bicicleta, como los cambios en los valores de la sociedad, el rol de las agrupaciones ciclistas y el ciclismo urbano femenino.

2.3. ¿La bicicleta como herramienta de cambios sociales?

2.3.1. Situación del sistema de transporte en Santiago

Tal como lo plantea Hall (1996), vivimos en la *ciudad en la autopista*, una ciudad que es hecha para el automóvil, y no para las personas. Así se evidencia en la Región Metropolitana de Santiago de Chile, en donde el número de habitantes y de vehículos motorizados ha crecido de forma tal que, el aumento en la inversión de vías y autopistas para uso exclusivo de este tipo de vehículos también ha aumentado.

Cuando se calculan las tasas de crecimiento anual del transporte motorizado, antes de la puesta en marcha del Transantiago, período 2001-2006, se puede observar que en promedio el uso de este tipo de transporte creció a un ritmo anual de 3,8%. Para el período 2007-2013, crece un 5,9%⁷.

El paradigma de movilidad en el caso chileno, es un paradigma enfocado hacia la motorización, debido en gran parte al crecimiento económico sostenido que ha tenido el país en las últimas décadas. Esto ha tenido como efecto ese incremento en el parque automotriz que muestran las cifras, siendo el automóvil además un potente símbolo de estatus que refleja la fragmentación que ha experimentado la ciudad, donde las distancias a cubrir son cada vez mayores, de tal forma que el transporte se convierte en un elemento clave para realizar las actividades cotidianas que estructuran las vidas de la población. Esto quiere decir que a medida que se expande la mancha urbana, no sólo en Santiago sino también en otras urbes del país, las distancias que deben ser recorridas por las personas para realizar sus actividades cotidianas son cada vez mayores, por lo que el sistema de transporte debiese ser capaz de satisfacer todas esas demandas. Cuando esto no es así, o cuando el servicio entregado es insuficiente, las personas recurrirán al uso de medios alternativos, es decir, al transporte privado ya sea en su forma motorizada, o como está ocurriendo actualmente, al transporte no motorizado.

En Santiago la cada vez mayor lejanía entre las viviendas, especialmente de la población más vulnerable ubicada en las periferias, con el centro de la ciudad en donde se ubican gran parte de los servicios y los empleos, ha hecho que la movilidad cotidiana de sus habitantes se traduzca en viajes más extensos, lo que ha producido que el sistema de transporte sea relevante a la hora de seguir proyectando la ciudad. Así queda claro según el informe preparado por la consultora Steer Davies Gleave (2012: 4) para el PNUD y el GORE Metropolitano, “el transporte dentro de una región corresponde a un medio para realizar otras actividades y no un fin en sí mismo.”

⁷ Cálculo realizado sobre el total de vehículos motorizados y no motorizados para los años 2001 y 2006, y para 2007 a 2013. Anuarios Parque de Vehículos en Circulación del INE para esos años.

Al mismo tiempo, el Gobierno ha planteado, a través del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), un Plan Maestro de Transporte para Santiago con medidas a implementar hasta el 2025, en adelante PMTS 2025, enmarcado en el contexto de una ciudad capital que ha crecido a un ritmo desmedido, en donde no sólo ha aumentado el número de habitantes en los últimos años, sino que además, las cifras de vehículos motorizados circulando se ha disparado a tal punto que, se hace evidente en las calles, sobre todo en las horas puntas. A su vez, bajo el mandato del actual gobierno de Michelle Bachelet se crea la Comisión Pro Movilidad Urbana, con la preocupación puesta en el punto anterior: la mitigación de la congestión vial en las ciudades chilenas.

El PTMS 2025 desarrolla dentro de su marco de acción la necesidad de un desarrollo sustentable, desincentivando el uso de vehículos en el centro de la ciudad. Esta propuesta proviene principalmente del plan de desarrollo de los países de la OCDE, en donde Chile ya es parte, además de los problemas medioambientales y de congestión que sufre actualmente la ciudad. Con este propósito, se plantea la necesidad de extender ciclovías, aumentar líneas de metro y metro tren y mejorar el servicio y calidad de buses de superficie, para atraer a más usuarios de vehículos particulares en su uso y mantener cautivos a los ya usuarios, para que no migren hacia el automóvil particular.

Si bien es cierto que el uso del auto provee de ventajas como la cobertura de grandes distancias, especialmente para aquellos que viven alejados de los principales centros urbanos, y comodidad, el uso de la bicicleta puede ser también un medio de transporte rápido y eficiente, sobre todo cuando se trata de cubrir distancias más cortas. Existen estudios (Consultora Latina, 1998; Dekoster y Schollaert, 2000; Segovia, 2005; CCB, 2009; Valenzuela, 2013; Yustos, 2014) que demuestran que la bicicleta es uno de los medios de transporte más efectivos para cubrir distancias cortas (5km.-7km.), y que ayuda a cubrir distancias más largas a través de la intermodalidad.

Esto quiere decir que se debe contemplar dentro de cualquier plan de transporte que incluya a la bicicleta como medio de transporte la intermodalidad de viajes, en donde la infraestructura permita que las personas puedan utilizar la bicicleta para llegar a ciertos puntos, y ahí cambiar de vehículo, como el metro o buses. Es decir, se hace necesario pensar en políticas que incluyan la integración de la bicicleta al sistema de transporte público.

Existen casos sobre intermodalidad en ciudades con topografías difíciles, como en Nottingham (Reino Unido) en que existen buses especiales que cuentan con parrillas para llevar bicicletas (Consultora Latina, 1998). En Ámsterdam, en los carros de

metro, hay espacios especialmente habilitados para llevar la bicicleta, además de contar en el acceso a éste, con estacionamientos especialmente acondicionados para este vehículo.

Ciudad de México también ha habilitado carros de metro para permitir el viaje con la bicicleta, además de la incorporación de estacionamientos, tanto fuera como dentro de las estaciones, para facilitar y favorecer su uso.

Metro de Santiago ha incorporado BiciMetro para la integración de la bicicleta en la red de transporte público, poniendo a disposición de sus usuarios un espacio para este fin en la zona externa de las estaciones. El sistema consiste en que quienes requieran dejar su bicicleta en una estación que cuente con BiciMetro, debe pagar la tarifa de \$300 pesos diarios. Incluso, los usuarios pueden acceder a una tarifa preferente por los cinco días hábiles de la semana, pagando un monto de \$1000, que les da acceso a cupones o pases diarios (“Boleto BiciMetro”) para ser utilizados. Este sistema funciona por el momento en nueve estaciones (Escuela Militar, Vespucio Norte, La Cisterna, Cristóbal Colón, Grecia, Las Mercedes, Gruta de Lourdes, Blanqueado y Pudahuel), repartidas en cuatro líneas: L1, L2, L4, L5 (Metro de Santiago, 2012).

Cada BiciMetro cuenta con guardias que custodian el lugar, junto con la existencia de casilleros donde los usuarios pueden dejar sus pertenencias de manera segura. Según las estadísticas que la misma empresa maneja, el total de bicicletas desde que se inauguró en agosto de 2008 a abril de 2009, es de 12.700. Se prevé la habilitación de más estaciones, en los años consecutivos.

Por otro lado, según el PMTS 2025, hay construidos actualmente 236 kilómetros de ciclovías, y se proyecta la construcción de más de 800 kilómetros adicionales, totalizando para el año 2022, más de 1000 kilómetros. Esto hace referencia a una identificación por parte de los programas de vialidad y transporte urbano de un aumento progresivo en el número de ciclistas, es decir, la demanda de infraestructura para este tipo de movilidad, y la importancia de dar respuesta a dichas necesidades.

En su discurso pronunciado el 21 de Mayo de este año, la Presidenta Bachelet se comprometió a construir durante sus cuatro años de mandato, 190 kilómetros de ciclovías repartidas desde Arica a Magallanes, con el propósito de incentivar el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo al ya existente.

Esto es importante ya que, de acuerdo con el Plan Maestro de Ciclovías y el Plan de Seguimiento al Programa de Fomento al Uso de la Bicicleta en las comunas de Santiago, Providencia y Ñuñoa, se detectó que en lugares donde existía ciclovías, aumentaba en un 50% el número de ciclista, es decir, las ciclovías aportan sensación de seguridad a los ciclistas, especialmente a las mujeres que en esas comunas, su

participación pasó de ser un 8% en 2003, a un 20% en 2008 (Steer Davies Gleave, 2012).

Comienza a haber, entonces, un reconocimiento por parte de las autoridades de que utilizar la bicicleta como medio de transporte es una propuesta que apunta hacia la construcción de una ciudad más amigable con las personas y más sustentable con el medio ambiente, generando “importantes beneficios en salud, energéticos y medioambientales, y de acceso al sistema de transporte masivo” (MTT, 2013).

Incluso el Banco Interamericano de Desarrollo, ha planteado como parte de sus objetivos el fomentar en América Latina, ciudades emergentes que sean sostenibles, para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, ayudando además a mitigar los problemas urbanos relacionados con la contaminación y congestión vehicular. Uno de los programas contemplados en esta iniciativa es BiciCiudades, apoyada en la iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles y el Club BIDciclistas, que según el reporte del 2013 (BID, 2013), se busca dar mayor visibilidad y apoyo a quienes usen la bicicleta como medio de transporte favoreciendo instancias para su uso, como una mayor construcción de infraestructura para este medio.

Sin embargo, en Santiago el aumento de ciclistas no ha sido acompañado por esa infraestructura, lo que comienza a producir problemas de convivencia entre este grupo y peatones, éstos últimos no ven con buenos ojos que la bicicleta circule por la vereda. Y entre ciclistas y conductores de vehículos motorizados, quienes tampoco consideran que la bicicleta deba circular por la calzada, generando conflictos y problemas con el uso de los espacios. Esto también se debe a que en el Reglamento del Tránsito, la bicicleta como vehículo tiene consideraciones difusas, en donde no se establecen claramente los límites entre los deberes y derechos que tienen los ciclistas en la vía pública.

Como ya se ha mencionado previamente, los ciclistas en Santiago, según la EOD han aumentado. Del año 2001 al 2006, los viajes en bicicleta crecieron de 43.037 a 124.198, es decir, en cinco años el crecimiento fue de un 65,3%. La última encuesta fue realizada en el 2012 pero todavía no se conocen los datos al respecto. Sin duda, con las evidentes fallas que el transporte público sigue teniendo, es probable que estas cifras se hayan elevado, gracias a aquellos “(...) que buscaban mayor certeza y confiabilidad en los viajes” (Steer Davies Gleave, 2012: 20).

Otro aspecto a considerar, además de lo beneficioso que reconocen las mismas autoridades sobre la salud física y la salud urbana sobre el uso de la bicicleta, podría ser también que socialmente, su utilización significaría la posibilidad de estar más en contacto con los demás porque se manejan principios como el respeto, la igualdad y la solidaridad, pero por sobre todo, un reconocimiento hacia la alteridad.

Esto último abre la posibilidad del apartado que viene a continuación, y que está directamente relacionado con los cambios sociales que estamos viviendo en el último tiempo, lo que ha traído aparejado un cambio de valores en las personas, especialmente en la juventud, en donde la preocupación por el medioambiente y la sustentabilidad, la participación ciudadana y el bienestar humano abren la discusión sobre el aumento de ciclistas en las ciudades en países en desarrollo más avanzado, como en Chile.

2.3.2. Representaciones sociales del ciclismo urbano

Según Moscovici (1979), las representaciones sociales serían las imágenes que los sujetos (individuales o grupales) se forman a partir de determinadas situaciones, integrándolas como parte de sus propios conocimientos y que a la vez, son parte de la elaboración de comportamientos y formas de comunicarse, organizando la realidad a partir de sistemas de valores, prácticas e ideas con una doble función: ser entendido por los mismos sujetos y ser capaces de entenderse entre sí (Mora, 2002). Anteriormente, fue Durkheim (2001: 23) quien ya había hecho alusión al concepto de representaciones colectivas, en el cual las categorizaciones que hacen los sujetos sobre el mundo que les rodea tienen un origen social y lo que “traducen es la manera en que el grupo se piensa en sus relaciones con los objetos que lo afectan.” De este modo, es la colectividad la que establece los significados y valores socio-simbólicos de ciertas prácticas, objetos, sujetos, y otros acontecimientos, que varían a lo largo del tiempo, transformándose y dando lugar a unas nuevas representaciones.

Eso es lo que ocurre en el caso del ciclismo urbano, en donde existe también en el uso de la bicicleta representaciones sociales que posibilitan o que desincentivan su uso. En Latinoamérica, todavía persiste una imagen generalizada de que la bicicleta es un medio de transporte para la gente que no tiene recursos, asociándola entonces con pobreza. La Consultora Latina llevó a cabo en 1998 un estudio para la Secretaría de Transporte, evaluando la percepción de la ciudadanía para la implementación de nuevas ciclovías e infraestructura ciclista en el contexto del actual Plan de Ciclovías para Santiago. En él, se realizó un grupo focal con distintos actores de la sociedad, en donde se llegó a la tajante conclusión de que la bicicleta no era asociada con una sociedad desarrollada. Muy por el contrario, era vista como un vehículo de poco valor, un juguete para niños y/o un transporte exclusivamente para jóvenes o deportistas. Esto remite a una sociedad que, a partir de la década de 1980, comenzó un leve repunte económico que prometía la masificación y el acceso al automóvil para parte importante de las familias de la clase media emergente, con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y mostrarle al mundo que Chile avanzaba en el camino de la bonanza monetaria. Así fue como muchos chilenos comenzaron a

endeudarse en créditos automotrices para adquirir tan ansiado símbolo de estatus, dejando para niños y jóvenes el uso de la bicicleta, o bien la guardaron para los paseos de fines de semana.

Esto, sin duda ha ido cambiando a lo largo del tiempo. Yustos (2014), plantea que los cambios de tendencias generan cambios culturales, y la bicicleta hoy en día parece ser una tendencia que va al alza, no sólo en Chile, sino también en el mundo, gracias principalmente, a las agrupaciones de ciclistas urbanos, cuyo discurso político y social se vuelve cada vez más potente. Sumado a eso, el desarrollo tecnológico y estético ha permitido que la bicicleta evolucione al punto de volverse casi un objeto de culto, muchas veces personalizado por sus propios usuarios, hecho a la medida. La bicicleta eléctrica y las bicicletas plegables también parecen haber contribuido a generar un mayor atractivo, las primeras por hacer más fácil el pedaleo; y las segundas como una forma de ahorrar espacio, en las cada vez más reducidas viviendas urbanas, siendo más portables que sus símiles más tradicionales.

Las iniciativas por parte de organizaciones pro ciclismo en nuestro país, para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte resultan relevantes, porque se fomenta una dimensión participativa de la democracia, estableciéndose mecanismos ciudadanos de acción directos tales como marchas, cicletadas y el uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte, a partir de la información y la sensibilización que tienen como objetivo promover una cultura ciclista en el país.

La incorporación de la mujer en el uso de la bicicleta, es posible a través de la educación para la movilidad, para que puedan percibirla como medio de transporte y así perder el miedo de movilizarse con ella por la ciudad. Esto significa ayudarlas a tener confianza, autoconfianza, libertad y autonomía, lo que se traduce en mujeres más empoderadas, y por tanto, es posible que también más participativas. Todo ello, en un marco de mayor inclusión social, impulsando el arduo camino hacia la igualdad entre los sexos.

Esto es importante porque se pone en evidencia cuál es la situación de las mujeres, no sólo frente al ámbito de la movilidad, sino también desde propuestas de integración urbanas, que permitan elaborar políticas públicas para incentivar el uso de medios de transportes alternativos a los tradicionales, que descongestionen la ciudad y promuevan el mejoramiento de la salud física y psíquica de las personas, a través de la educación para la movilidad y el incremento de infraestructura eficiente y eficaz para este tipo de vehículos. No obstante, la bicicleta, pese a ser un medio de transporte con tantos beneficios, encuentra limitaciones en cuanto a su uso por género, por variables externas relacionadas con la infraestructura y el equipamiento para moverse por ese medio, el alto tráfico de vehículos motorizados en las calles y la

inseguridad que ellas pueden percibir en el espacio público, especialmente cuando ya oscureció.

La ciudad de Santiago todavía no es una ciudad amable para el ciclista, ni siquiera para el peatón. Es decir, las barreras que tiene la bicicleta en la urbe trascienden la mera instrumentalidad, cuando existen temores, reales o imaginarios, y prejuicios para su uso.

Pese a lo anterior, el uso de la bicicleta como transporte urbano tiene la potencialidad de convertirse en una herramienta de transformaciones sociales, debido a que no sólo es un medio de movilidad, sino que también representaría una declaración concreta y material sobre las formas de hacer ciudad para los ciudadanos, que puede generar libertad en sus usuarios, y que a su vez propiciaría el fortalecimiento de la comunidad. También el incentivo de un estilo de vida ligado al mejoramiento de la salud, el bienestar psíquico y la sustentabilidad, lo cual no sólo es percibido por quienes la utilizan cotidianamente, sino también por el propio Gobierno que, a partir del alza del número de ciclistas, prevé la necesidad de ampliar la cobertura de equipamiento y ciclovías que conecten más tramos en la ciudad para así permitir una circulación más expedita y eficaz.

2.3.3. Valores postmaterialistas asociados al ciclismo urbano

Existen ciertos valores postmaterialistas que están vinculados con el ciclismo en la ciudad y que están ligados con el desarrollo humano de las personas, como la participación ciudadana, la libre expresión, la preocupación por cuestiones medioambientales, el empoderamiento, la felicidad, el respeto hacia los demás, la promoción de sociedades más justas y equitativas, entre otros. Estos asuntos cobran una relevancia importante en sociedades industrializadas avanzadas y en creciente desarrollo, en donde temas como el hambre y la inseguridad económica han sido superados en gran medida (y que producen la preocupación por valores materialistas), siendo transmitidas intergeneracionalmente (Inglehart, 1971).

El apoyo público hacia la protección del medioambiente por parte de la población, de acuerdo a lo que plantea Inglehart (1995), provienen en gran medida de países que tuvieron o siguen teniendo problemas severos asociados a la contaminación. Hay una preocupación y una toma de conciencia por parte de las personas sobre los efectos nocivos que esto tiene sobre la salud, y por tanto, el deterioro de la calidad de vida.

Otra segunda variante para el tema según el mismo autor, son los cambios culturales que hemos vivido el último tiempo hacia valores más postmaterialistas que enfatizan la libre expresión y la calidad, donde aquellos que los manifiestan son mucho más proclives a ser activistas en organizaciones, o participar de causas

medioambientalistas. Incluso han dado lugar a partidos políticos con causas “verdes” o ecologistas.

En el caso de Chile, la interpretación política de la ecología se materializa en el Partido Ecologista Verde, fundado en 2002 en la ciudad de Concepción y legalizado en 2008 ante el Servicio Electoral. Los valores que promueven, según su propio sitio web⁸, “una sociedad más sustentable, un desarrollo económico a escala humana, una democracia participativa, justicia social y equidad, y por la diversidad y la paz.” Como es de suponer, éste tiene muy poco peso político en comparación con los bloques partidarios que dominan la política chilena, y que es difícil hacer la comparación con países como Alemania, en donde la coalición Federación 90/ Los Verdes (Bündnis 90/ Die Grünen) han tenido un peso político importante entre 1998 y 2005, llegando a ser incluso la tercera fuerza política del país al menos hasta antes de las últimas elecciones del pasado año, en donde sus resultados electorales bajaron ostensiblemente.

En la Encuesta Mundial de Valores (World Values Survey), existen ítems especiales diseñados por Ronald Inglehart para medir cuán materialista o postmaterialista es una sociedad, existiendo obviamente el punto intermedio catalogado como “mixed” o mezclado, en donde se entrelazan ambas inclinaciones.

Esto quiere decir que dichos valores no son excluyentes entre sí, ni tampoco significa que en las sociedades postindustriales ya no existan las preocupaciones por la estabilidad económica, la salud o el desempleo, sino que más bien coexisten ambas inquietudes complementándose la una con la otra. Queda de manifiesto en esta encuesta que, para el período 6 que abarca desde el 2010 al 2014, se ve un incremento en los porcentajes de inclinación hacia valores postmaterialistas en Chile de hasta cuatro puntos porcentuales comparado con el anterior que abarcaba los años 2005-2009. De este modo, para los jóvenes menores de 29 años la inclinación hacia valores de este tipo en el período más reciente es de 21,2%, mientras que para el segmento etario 30-49 es de 14,2% y para la gente sobre 50 años es de un 13,3%. Comparativamente con la ola anterior, los porcentajes son de 19,2%, 10,1% y 10,5% respectivamente.

Estos datos no sólo dan cuenta que los jóvenes se inclinan mucho más hacia el postmaterialismo que los adultos y las personas mayores, sino también es una tendencia que parece ir en alza debido a las condiciones relativamente estables que vive el país en cuanto a su desarrollo político y económico. Sucede algo similar con

⁸ Se puede encontrar navegando por internet, o bien, se puede acceder a este link: <http://www.ecologistas.cl/somos/> para conocer más acerca de este partido.

otros países de la región como México y Colombia, que para el segmento juvenil sobrepasa el 24%.

Según Inglehart (1995), esto se explicaría ya que la juventud tiende mucho más hacia valores postmaterialistas que los adultos, en parte porque son generaciones (a partir del 1985 en adelante para el caso latinoamericano), que se han criado bajo condiciones relativamente favorables, donde no ha habido mayores crisis económicas ni políticas.

En el caso de Chile, son generaciones que han crecido en el retorno a la democracia, con una estabilidad social y mayores libertades individuales. Sin embargo, lo que el mismo autor plantea es que a medida que esas generaciones envejecen, inevitablemente tenderán hacia valores materialistas.

De todos modos, y concentrándonos en lo primero, parte importante de los precursores de los cambios socioculturales es la juventud, por supuesto sin excluir al resto de la población.

Ante esto, las agrupaciones ciclistas están compuestas principalmente por jóvenes y adultos jóvenes menores de 40 años, posiblemente bajo la hipótesis de esa mayor tendencia hacia lo postmaterialista. Considerando lo anterior, el ciclismo urbano promulga un discurso social que está fuertemente ligado con el mejoramiento de la ciudad, del entorno social y la calidad de vida de las personas.

De ahí que se ha comenzado a instalar en los últimos años una suerte de cultura ciclista, que es transmitida a medida que los padres sacan a sus hijos a pasear en bicicleta al parque los fines de semana, les enseñan a pedalear, y en algunas ocasiones, la utilizan como medio de transporte para trasladarlos al colegio (Malpica, 2013).

Moverse en bicicleta por la ciudad significa tener otro tipo de concepción del ejercicio de ciudadanía. Esto muchas veces se manifiesta de manera inconsciente debido a la motivación meramente instrumental por su uso (por ahorro económico, energético y de tiempo), pero que con el tiempo se ha ido volviendo más deliberado, generando movimientos sociales en torno a la bicicleta, ya sea en el contexto histórico internacional como en la contingencia actual nacional.

Estamos viviendo una época de grandes cambios sociales y personales, en donde los valores relativos a la autoexpresión, la autonomía y la subjetividad están tomando cada vez mayor fuerza. Los cambios en una variable producen cambios en otras (Huntington, 1971). Queda expresado en la incorporación en algunas encuestas temas relacionados con la felicidad, la satisfacción con la vida y otros valores individuales. Esto es porque "la crisis del sistema actual, y de los valores en los que se sustenta,

que está aconteciendo en el mundo occidental, parece estar dejando al individuo con él mismo como único lugar seguro en el que refugiarse (...)" (Gil, 2009: 395).

Hayes, McAllister y Studlar (2000) también vinculan postmaterialismo con feminismo, cuya preocupación actualmente tiene que ver con la igualdad de género, los derechos sobre el propio cuerpo y las libertades individuales.

Resulta importante destacar el rol de los valores postmaterialistas en el lineamiento de desarrollo de las sociedades occidentales, poniendo un mayor énfasis en el contexto latinoamericano y, particularmente, en el caso chileno que según los mismos programas de gobierno han destacado lo atingente que es el cambio de paradigma hacia la sustentabilidad en las ciudades.

2.3.4. Cambios en los paradigmas de movilidad: hacia la sustentabilidad

Si comparamos los diferentes contextos en los que se manifiesta el ciclismo urbano, nos encontraremos con diferentes iniciativas que han incorporado la bicicleta a la infraestructura del transporte público, obteniendo resultados exitosos. Países como Holanda, Alemania y Dinamarca son algunos de esos casos, en donde ha habido un cambio en el paradigma de movilidad de las personas, resultando una alternativa viable de transporte urbano.

Para los casos europeos, en Holanda, los viajes en bicicleta representan un 27% de los viajes totales que realiza la población urbana, en donde los viajes cortos, entre 5 y 7 kilómetros, representa un 40% de los viajes (Consultora Latina, 1998). En Copenhague (Dinamarca), los viajes en bicicleta representan un 18% (City of Copenhague, 2012), mientras que en Alemania es de un 13%. En Zúrich (Suiza), el 50% de la población se moviliza en este vehículo, lo que significa que “este es un medio utilizado por todas las personas, sin importar clases sociales ni ingresos, de forma contraria a lo que se aprecia en las capitales latinoamericanas, donde la bicicleta es vista como un medio de transporte para los pobres” (CCB, 2009: 20). En todas estas ciudades europeas, la bicicleta es posible como medio de transporte porque se han implementado políticas públicas que permiten su uso cotidiano. Las estrategias contempladas en dichas políticas tienen que ver con:

-Equipamiento e infraestructura: habilitación de kilómetros de ciclovías que cubren la totalidad de la ciudad, conectando a personas con sus principales lugares de actividades. Estacionamientos para bicicletas y señalética apropiada.

Además, Europa al año 2020 estará casi completamente conectada por ciclovías de alta calidad a través de EuroVelo, proyecto impulsado por la Federación de Ciclistas Europeos, y que comprende 14 rutas para formar una gran red de conectividad ciclista en el continente. Actualmente existe la Ruta Europea que pasa por Berlín, y que cubre

la sección alemana (R1), ofreciendo 68 kilómetros de hermosos paisajes. Esta ruta cubre 3800 kilómetros en total, conectando a la ciudad de Calais en Francia, con St. Petersburg en Rusia. Otra ruta que pasa por la misma ciudad alemana mencionada y que llega hasta Copenhague cubre 630 kilómetros en total⁹.

-Ralentización de velocidad o erradicación de circulación motorizada en el centro de la ciudad, donde existen zonas de circulación 30 km o 50 km, o bien, la entrada de los vehículos está prohibida.

-Educación para la movilidad sustentable, que enseña a la población desde la infancia, a través de las escuelas, el uso responsable de la bicicleta y la promoción de ciudadanía.

Además, Europa tiene una gran producción en la industria de la bicicleta, llegando a producir por año entre 11.000 y 14.000 bicicletas (COLIBI-COLIPED, 2013).

Esto no sólo tiene relación con la disminución en los tiempos de transporte, sino también con el desincentivo del uso del automóvil en Europa, ya sea para evitar la congestión vehicular y el embotellamiento en los principales centros urbanos, así como también reducir los niveles de emisión de CO2 en la atmósfera, recordando que la mayor parte de los países europeos han firmado el Tratado de Kyoto para la reducción de gases contaminantes.

Esto último forma parte también de las preocupaciones de la ciudadanía, en donde un 82% de los europeos declara que los temas relacionados con la contaminación ambiental debiesen ser prioritarios de resolver por los gobiernos (Eurobarómetro, 1995; Dekoster y Schollaert, 2000).

Cabe destacar que en China siempre se ha utilizado la bicicleta como medio de transporte masivo, aunque después de la caída del Muro de Berlín y del Bloque Soviético se ha ido introduciendo el automóvil con mayor fuerza (CCB, 2009). Aun así, en ciudades como Shenyang y Tianjin, el uso de la bicicleta representa más del 60% de los viajes. Esto se debe a que la mayor parte de la población no puede acceder a vehículos motorizados por ser caros, por lo que la bicicleta resulta ser un modo eficiente y atractivo de circulación.

Según Valenzuela (2013), el que la bicicleta sea un medio de transporte serio y una alternativa viable para las personas en Europa, pasa por un factor histórico y también medioambiental, pues la producción de bicicletas siempre fue importante y eran más usadas, sobre todo antes, durante y después de las guerras mundiales. Ya a partir de la década de los 50s, el automóvil se empezó a masificar en esa región, pero en los 70s,

⁹ Información obtenida desde el sitio Visit Berlin: <http://press.visitberlin.de/en/news-release/berlin-cycling-metropolis> y EuroVelo: <http://www.eurovelo.org/>

y a raíz de problemas relacionados con la contaminación y congestión en las ciudades, el paradigma de movilidad se volcó hacia la sustentabilidad, en donde la bicicleta volvía a ser un vehículo importante en la movilidad de las personas, hasta el día de hoy.

Para el caso latinoamericano, México avanza con políticas públicas que invierten en los ciclistas urbanos, incentivando y promoviendo el uso de la bicicleta a través de educación para la movilidad sustentable e infraestructura adecuada para su uso, quizá no al nivel que han alcanzado los países europeos, pero sí existe la voluntad para cambiar las formas de transporte de sus ciudadanos (Ciclociudades, 2011).

En Ciudad de México, el año 2007 da inicio a la implementación del Programa de Corredores de Movilidad No Motorizada y la Estrategia de Movilidad en Bicicleta, a partir de la Ciclorecreovía Recreativa “Muévete en Bici”, como una forma importante de socializar a la población para el uso de la bicicleta, involucrando políticas públicas vinculadas a la infraestructura, pero también que apuntan a la educación de la ciudadanía. Estos programas dependen de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) en conjunto con el Gobierno Federal de Ciudad de México. El programa comprende a la ciclorecreovía recreativa Muévete en Bici, que organiza paseos dominicales y paseos nocturnos, junto con BiciEscuela, que entrega educación para la movilidad sustentable en cuatro modalidades: BiciEntrenate, En Bici al Trabajo, Cursos de Ciclismo Urbano para Funcionarios, Ciudadanos y Organizaciones Civiles, y En Bici a la Escuela.

Colombia, por su parte, en la ciudad de Bogotá, que presentaba problemas de congestión vehicular, tasas elevadas de accidentabilidad y contaminación ambiental, ha comenzado desde el año 1998 a desarrollar políticas públicas que promueven el uso de la bicicleta en la ciudad, a partir del trazado de ciclo rutas vinculadas al programa de transporte urbano TransMilenio, que entró en funcionamiento en el año 2000. Según Segovia (2005: 25), “el sistema CicloRuta se ha convertido en una alternativa de transporte para muchos usuarios de la bicicleta en la ciudad (...) su excelente aceptación por la ciudadanía ha generado un cambio de conciencia ciudadana (...)”. En cifras, los viajes en bicicleta en Bogotá representan un 6% del total de los viajes por modo, a partir de datos aportados por la encuesta de movilidad del 2011, además se cuenta con más de 340 kilómetros de ciclovías en toda la ciudad (CCB, 2011). Además, el programa también contempla ciclorecreovías recreativas, CicloDías, que consiste en cerrar calles para el uso de la bicicleta, todos los domingos del año entre las 7 am y 2 pm.

En Santiago también funciona una CicloRecreoVía, inspirada en los CicloDías colombianos, funcionando bajo la misma modalidad: el cierre de calles y avenidas en

distintos puntos de la ciudad (y también en Concepción), de 9 a 14 horas todos los domingos del año, para que la gente pueda aprovechar el espacio público para hacer deporte y compartir en familia, disfrutando de un lugar amplio que, de otro modo, no podrían hacer. El único requisito es que no se permite el ingreso de ningún vehículo motorizado.

De este modo, las acciones que se pueden llevar a cabo para un mejoramiento de la ciudad y de la calidad de vida de las personas que la componen, conlleva sin duda, a la necesidad de fomentar el uso de un medio de transporte sustentable, que no produzca contaminación atmosférica ni auditiva, ni tampoco congestión vial y que convierta a las personas en protagonistas del espacio público.

Indudablemente, parte de los cambios socioculturales que pueden generarse a partir del tema que estamos estudiando, es a partir de la educación para la movilidad, que no sólo esté enfocado hacia los usuarios (o posibles usuarios) de la bicicleta, sino también a conductores y peatones, a través de la educación vial.

En muchos países, este concepto se ha incorporado a la ciudadanía a partir de “Escuelas Verdes”, que proporcionan educación para la movilidad sustentable. En el caso de Santiago, resulta importante educar a la población en cuanto al uso de transporte sostenible, la identificación sobre lo necesario que es un cambio de paradigma hacia la sustentabilidad para mejorar la calidad de vida de la ciudad, y por ende de las personas. Menos vehículos que contaminen ayudarán a mejorar las condiciones ambientales, que resultan ser muy deterioradas, no sólo en Santiago, sino en otras ciudades como Temuco, Osorno, Rancagua y Concepción.

Otro tema no menor es la contaminación acústica, sin embargo, la gente poco y nada sabe sobre esto, ni mucho menos qué medidas efectivas tomar para contrarrestarlo, debido a la escasa información que circula al respecto y la escasa educación para promover sustentabilidad (Quijada, 2010).

No cabe duda que, el adoptar la bicicleta como medio de transporte conllevaría ventajas comparativas, en relación al costo monetario, el gasto energético y la eficiencia de movilidad, así lo muestran las evidencias provenientes de políticas públicas de países europeos y también de nuestra región.

Pero, ¿Por qué es importante que exista un cambio en las percepciones respecto al uso de la bicicleta y los modos de moverse por la ciudad? Una de las posibles respuestas sería porque se posibilita la construcción de nuevas formas de habitar, de ser urbano, así como también se fomenta el diseño de ciudades a escala humana, es decir, se humaniza la ciudad. Así, es posible pensar en la idea de “...refundar la ciudad sobre

una ciudadanía activa que utiliza sus espacios públicos con el objetivo de construir una vida mejor” (Borja, 2003: 124).

Ahora bien, en relación al porcentaje de uso de bicicleta por género, al menos en el caso de las comunas de Ñuñoa y Providencia, es bajo para las mujeres respecto de los hombres, principalmente en días laborales, en donde sólo tienen un 32% de participación respecto a los hombres que tienen un 68%, y los fines de semana, con un 34% versus el 66% correspondiente a la movilidad masculina en este tipo de vehículo (Plan Nosotros Contamos, 2012-1).

Al menos para esas dos comunas, los resultados comparativos son mucho menores en mujeres que en hombres, en donde pueden existir varios factores que expliquen la baja participación ciclista de las mujeres en Santiago. La diferencia es aún mayor en el conteo de flujos en el Parque Metropolitano, en donde los días sábados, el porcentaje de ciclistas masculinos es de 85% y el de mujeres alcanza el 15%, y los días domingos para los hombres es de 80% y para ellas es de 20% (Plan Nosotros Contamos, 2012-2).

Además, dentro de la promoción del uso de la bicicleta, es importante destacar el rol que tienen las bicicletas públicas en la ciudad.

En el contexto internacional, ciudades como París (Francia), Ámsterdam (Holanda), Copenhague (Dinamarca), Berlín (Alemania), Hangzhou (China), y en general, en casi la mayoría de las grandes urbes del mundo, cuentan con un sistema de alquiler de bicicletas públicas, en donde se pone a disposición de la ciudadanía este vehículo para ser utilizado libremente. Según Valenzuela (2013), a nivel mundial existen al menos 136 programas en 165 ciudades.

En el caso de París, cuenta con el sistema Vélib, el sistema de bicicletas públicas más grande de Europa (23900 bicicletas en 1751 estaciones) y en Lyon con Velo´v. Ambos sistemas funcionan de manera similar: existen bicicletas ubicadas en las estaciones de bicicletas públicas, en donde el usuario puede utilizarlas con una tarjeta o ticket, con un costo de 1,70 a 8 euros, en el caso de los tickets de Vélib, y 0,75 a 2 euros, en el caso de Velo´v. Su costo varía según la cantidad de horas que permite utilizar la bicicleta con el ticket, pudiendo variar desde 30 minutos (en donde el uso es gratuito), 1 hora, mediodía o todo el día. También existen abonos diarios, semanales, mensuales y anuales a través de la compra de una tarjeta.

En Ámsterdam, y con el antecedente histórico previo de las Bicicletas Blancas (iniciativa de los desaparecidos Provos), existe OV-fiets, que cuenta con 562 bicicletas repartidas en 14 estaciones. La poca cantidad de bicicletas públicas, en comparación con París, es porque al ser un medio de transporte masificado en la

población, la mayoría de las personas cuentan con sus propias bicicletas, lo que hace que el uso de las públicas sea mayormente enfocada hacia los turistas.

En Santiago, la primera comuna en contar con este tipo de sistema fue Providencia. Citycleta se llama el proyecto en cuestión y entró en funcionamiento en el año 2008, en donde los usuarios previa inscripción y pago de una cuota mensual o una membresía anual, tienen derecho a usar las bicicletas que se encuentran en distintos puntos de dicha comuna, pudiendo utilizarlas por una hora, tiempo que se puede renovar en una de esas estaciones.

Otra comuna que también cuenta con un sistema similar, aunque más moderno e impulsado por el Banco Itaú y Bicycle LLC, es Vitacura. Segunda en contar con un sistema de bicicletas públicas, se enmarca dentro de un proyecto mayor patrocinado por el Ministerio del Medioambiente y el Programa Elige Vivir Sano, que espera ampliar la cobertura de bicicletas a diez comunas más para 2017 (3000 bicicletas repartidas en 300 puntos de distribución en toda la urbe). El sistema funciona de manera similar al de Providencia, aunque la mayor crítica desde la ciudadanía y la opinión pública es que hasta el momento sólo se han priorizados zonas del sector más acomodado de Santiago, abriendo la interrogante sobre por qué no comenzar en comunas más populares.

Ahora bien, en el mes de julio de este año la Intendencia de Santiago anuncia un sistema integrado de bicicletas públicas en la ciudad, en conjunto con once municipios. La iniciativa pretende ser implementada en tres etapas, de las cuales la última finalizaría el año 2015, poniendo a disposición de los usuarios alrededor de 2100 bicicletas que podrán ser utilizadas a través de un pago determinado, repartidas en 140 puntos distribuidos entre las comunas de Lo Prado, San Miguel, Santiago, Providencia, La Florida, San Joaquín, Independencia, Recoleta, Maipú, Macul y Estación Central, lo que da cuenta de la importancia que comienza a adquirir la bicicleta como alternativa de transporte.

En base a la evidencia anterior, podría establecerse que el fomento en el uso de la bicicleta es relevante si se quiere lograr una ciudad menos contaminada y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Sin embargo, esto resulta poco eficaz si no se completa con educación vial que integre a la bicicleta como un vehículo al igual que los motorizados, con deberes y derechos pero con una mayor fragilidad que éstos, la concientización de la ciudadanía para su uso y el respeto a quienes lo usan, mejorando de esta forma la convivencia urbana. También es necesario revisar las políticas públicas y la planificación urbana, de manera que el diseño de infraestructura y equipamiento para el uso de la bicicleta sea un trabajo en conjunto entre municipios, ciudadanía, autoridades y planificadores urbanos, de forma que los

programas de bicicletas públicas funcionen de la manera adecuada contando con zonas seguras para la circulación de los ciclistas.

2.3.5. Educación para la movilidad sustentable y rol de las agrupaciones ciclistas

Según Arnold (2010), el movimiento urbano de ciclistas comienza en San Francisco (EE.UU) en el año 1993, después de que cinco ciclistas perdieran la vida al ser atropellados por vehículos motorizados en un mes. Un pequeño grupo de ciclistas organizaron una cicletada para conmemorarlos, algo que pronto se convertiría en una acción realizada mensualmente. Poco a poco llamaron la atención de los medios, entre los cuales se encontraba CNN, que hizo un segmento sobre la protesta de los ciclistas que no sólo reclamaban más espacios, sino más seguridad.

La Masa Crítica, como se le llamó luego después por un documental realizado por Ted White, *The return of the Scorchers*, ya mencionado anteriormente, daría lugar un movimiento mayor de ciclistas urbanos, replicado en otras ciudades del mundo. La Masa Crítica se convirtió en un movimiento político, aglutinando varios grupos con distintos intereses, pero unidos por todo lo que significa pedalear en bicicleta: salud, ciudadanía y sustentabilidad.

Para Arnold, estos movimientos tienen un carácter reivindicatorio, pues hubo muchos que se preocuparon por temas sociales como la pobreza y la violencia que ésta generaba en los barrios marginales, las injusticias sociales y la contribución para disminuir la contaminación. La reapropiación de los espacios de la ciudad resultan ser un tema relevante, ya que para muchas personas, de todas las edades aunque especialmente para niños y jóvenes, el uso de los lugares es una forma de combatir el aislamiento que es provocado por la violencia y las barreras geográficas en sus barrios.

Para el caso internacional, en el contexto europeo existe la Asociación de Ciclistas Europeos que organizan cada año las conferencias Velo-City, y cuyo discurso social y político tampoco difiere mucho, ya que el objetivo es similar: en la Declaración de Berna, en 2007, se manifiesta que una de las principales preocupaciones tanto de gobiernos como de la sociedad civil debe ser el cambio climático, por lo que el compromiso por reducir las emisiones de carbono es parte integral, en donde la bicicleta es el principal vehículo de cero emisión de carbono.

En Holanda, se les enseña a los niños en los colegios sobre el uso responsable de la bicicleta como parte de la responsabilidad ciudadana, teniendo que rendir obligatoriamente a los 12 años un examen que evalúa sus conocimientos. En Londres, muchas escuelas cuentan con “school bike”, que no sólo les enseña a los niños a

usarlas, sino también a reciclarlas cuando ya no les sirven por quedarles pequeñas o simplemente cuando están en desuso, para que de este modo otros niños puedan disponer de ellas y darles uso. Además, se involucra a toda la familia en la educación, a través de jornadas ciclistas organizadas por el ayuntamiento de Londres, para compartir en familia el uso de la bicicleta (Yustos, 2014).

En Estados Unidos existe San Diego County Bicycle Coalition (SDCBC), la cual además contempla educación en bicicleta para niños y adultos, éste último diferenciado por categorías: escuelas para mujeres y realizada por mujeres, para adultos mayores, así como también talleres en donde enseñan habilidades para sortear el tráfico de la calle, mecánica, ley de la bicicleta, entrenamiento para nuevos instructores de la misma escuela y planeamiento urbano, éste último dirigido hacia urbanistas, ingenieros y profesionales del área de desarrollo social.

En Latinoamérica poco a poco las organizaciones ciclistas se han abierto paso, gracias a una mayor conciencia por parte de la población sobre los problemas de contaminación y cambio climático que se vive desde hace algún tiempo. Así, en México organizaciones como BiciTekas (Cd. De México), GDL en Bici (Guadalajara) y Pueblo Biciletero (Monterrey), que preocupados por la congestión y la polución urbana, han ejercido presión sobre las autoridades para formular políticas a favor del uso de la bicicleta. Esto se ha visto concretado desde el 2007 con el programa Muévete en Bici, mencionado anteriormente, al menos para Ciudad de México, una de las urbes con mayores problemas de contaminación y congestión vial.

En Ciudad de México y como parte del trabajo que realiza la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA), existe un plan llamado Estrategia de Movilidad en Bicicleta (EMB), que busca promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable, a través de la intermodalidad, y que contempla, además de redes de infraestructura y la accesibilidad de este tipo de vehículo para la población, educación entregada a través de “BiciEscuela”, para establecer una cultura ciclista en la ciudadanía.

En sus modalidades Bicictrénate, En Bici al Trabajo, En Bici a la Escuela y Cursos para trabajadores de empresas públicas y privadas, contando con el apoyo de Mujeres en Bici, se busca capacitar a las personas en la educación vial y ciclista, a través de una metodología teórico-práctica, enseñando aspectos relacionados con el tránsito, la seguridad vial, las habilidades arriba de la bicicleta, mecánica y respeto y tolerancia en la vía pública hacia las demás formas de movilidad.

Así también, existen otras iniciativas educacionales similares en otros países, como los talleres organizados por Ciclópolis, “Aprende a Pedalear” (Quito-Ecuador), “Mejor con Bici” (Granada-España), “Educación vial con Bici” (Melilla, España),

“Talleres Ecobici” (Buenos Aires-Argentina), “Biciescola” (Dénia-España), entre otras, que buscan educar desde la temprana infancia y adolescencia, ya que están enfocados a niños y jóvenes, en colegios y otros espacios ciudadanos.

En Santiago, las agrupaciones de ciclistas urbanos han ido surgiendo paulatinamente a partir de mediados de la década de los noventa, en donde una de las primeras fue Furiosos Ciclistas. Actualmente, se encuentran agrupadas en el colectivo Muévete Santiago, que promulga un discurso político referente a ciudadanía participativa.

Por consiguiente, organizaciones ciclistas y sociales como Movimiento Furiosos Ciclistas, Macleta, Recicleta, Ciudad Viva, BiciCultura, Pedalea por la Calle, Bicipaseos Patrimoniales, Ciclistas con Alas, Happyciclistas, Green Peace Chile, Pedalea por la Patagonia, Voy en Cleta UC, Pedaleable, Indepeleta, Máquina Maravillosa, Velópolis, Te Cuido la Bici, New Indie Folk, Don Cleta, Ciudad Emergente, VeloSantiago, Cicletadas Porque Sí, entre otros miembros asociados, se unieron para crear la Propuesta de los Ciclistas Urbanos Metropolitanos para un Nuevo Paradigma de Movilidad y una Nueva Cultura Urbana.

El manifiesto contiene una serie de puntos para mejorar la ciudad, humanizándola, a partir de la problemática sobre el explosivo crecimiento de la mancha urbana, la segregación espacial que afecta a gran parte de sus residentes, al paradigma de movilidad motorizada que también va en desmedido aumento, generando problemas de contaminación, congestión, accidentabilidad y uso de recursos, entre otros problemas que aquejan a la metrópolis. Se promulga entonces, a la bicicleta como una herramienta de cambios sociales, ya que a pesar de ser un vehículo individual, “(...) en su utilización del espacio se manifiesta democrática, ya que nos pone a todos como personas a una misma altura, implicando una serie de beneficios sociales y ambientales que van mucho más allá de quién la utiliza.” (Muévete Santiago, 2013: 2)

La importancia de estas agrupaciones es ser el nexo entre la comunidad y las autoridades, en la cooperación conjunta para el diseño de políticas públicas que cumplan con los requerimientos y necesidades de los ciclistas en la población. Junto a eso, promover educación vial para toda la ciudadanía, en sintonía con la masificación de la bicicleta en la ciudad.

En ese sentido, la Escuela Bici Mujer puede ser vista como una instancia educativa para derribar barreras asociadas a las desigualdades de género en el acceso al transporte y la movilidad, así como de promoción de una cultura vial enfocada hacia el respeto y la buena convivencia. La EBM recibe también la cooperación de otras organizaciones como Ciudad Viva, y auspiciadores como Ibikes, Cyticleta, Bikeman y Origan, quienes les aportan con repuestos y regalos para las alumnas participantes. Además les ayudan con la reparación de las bicicletas Pedalea x la Calle, Movimiento

Furiosos Ciclistas y Recicleta, ésta última también ganadora del mismo premio en la misma categoría, la cual se dedica a recolectar bicicletas en desuso, reparándolas y entregándolas nuevamente a personas que las necesiten para movilizarse.

2.3.6. Agrupaciones de ciclismo urbano femeninas y empoderamiento a través de la bicicleta

A nivel mundial, no existen muchas escuelas de ciclismo urbano creadas desde una perspectiva de género, pero de las que existen, su trabajo está relacionado intrínsecamente con la integración de más mujeres a la movilidad cotidiana urbana y al uso del espacio público.

Ciclociudades (2011), destaca al menos seis escuelas femeninas a nivel global, incluida Macleta. Una se encuentra en Delhi (India), iniciativa del Instituto para la Democracia y Sostenibilidad, la cual tiene como tarea el adiestramiento de mujeres de bajos recursos en la bicicleta, lo cual no solamente cubre la necesidad de movilidad, también se convierte en un medio de subsistencia, ya que los vehículos a tracción humana son utilizados como fuente de trabajo, para transportar pasajeros en los llamados rikshas, una suerte de bicicleta delantera con un carro de arrastre trasero.

Otros dos de esos proyectos que se mencionan se encuentran en Holanda: uno en Tilburg, llamado Stap on de feits (súbete a la bici), que es básicamente una escuela para mujeres inmigrantes y refugiadas. Otro en Ámsterdam, que técnicamente no es una escuela, sino un programa de acompañamiento llamado Bike Buddy, el cual comenzó a funcionar en 2004 y consiste en que aquellas mujeres que no se atreven a pedalear solas, lo hagan en compañía de otras ciclistas más experimentadas, para así darles confianza y motivación para que lo sigan haciendo por sí mismas.

En Londres existe el Cycling for Women, un proyecto de Women's Design Service, que consiste en un adiestramiento ciclista a mujeres que no saben pedalear, y en Minneapolis (EE.UU), se encuentra Gear Up!, grupo activista feminista que busca acercar la bicicleta a grupos minoritarios, y otros no tan minoritarios como las mujeres.

En Chile, hasta el momento, sólo Macleta es la única organización que está educando a nuevas ciclistas urbanas en el manejo responsable de la bicicleta.

La Escuela Bici Mujer funciona en dos niveles, Aprende a Pedalear y Bájate de la Vereda, y es llevada a cabo tres veces por año, con una duración que varía entre 6 y 8 sesiones cada vez, llevadas a cabo los días domingos, de 10.30 a 13 horas, en un espacio especialmente habilitado para ellas en alguna de las Ciclorecreovías que funcionan en Santiago. Se han llevado a cabo 17 escuelas en total a partir de septiembre-octubre del año 2008, en comunas como El Bosque, Santiago,

Providencia, La Reina, Ñuñoa, San Miguel, La Florida, Quinta Normal, Las Condes y Peñalolén. En total, han participado 523 alumnas, de las cuales hasta la fecha han egresado 466 alumnas, en todas sus versiones, tal como se muestra en la tabla 1.

Tabla 1: Escuelas realizadas y n° de alumnas participantes

Escuela	N° alumnas
Versión 1: CicloRecreoVía La Reina (2008)	12
Versión 2: Comuna de El Bosque (2010)	11
Versión 3: CicloRecreoVía Sánchez Fontecilla 1 (2010)	16
Versión 4: Parque Inés de Suárez (2011)	4
Versión 5: CicloRecreoVía Sánchez Fontecilla 2 (2011)	33
Versión 6: CicloRecreoVía Santa Isabel 1 (2011)	34
Versión 7: CicloRecreoVía Peñalolén (2012)	15
Versión 8: CicloRecreoVía Quinta Normal (2012)	25
Versión 9: CicloRecreoVía San Miguel (2012)	27
Versión 10: CicloRecreoVía La Florida (2012)	20
Versión 11: CicloRecreoVía Santa Isabel 2 (2012)	38
Versión 12: CicloRecreoVía Santa Isabel 3 (2013)	52
Versión 13: CicloRecreoVía Pocuro 1 (2013)	45
Versión 14: CicloRecreoVía Pocuro 2 (2013)	48
Versión 15: CicloRecreoVía Ñuñoa 1 (2014)	61
Versión 16: CicloRecreoVía Ñuñoa 2 (2014)	25
Versión 17: CicloRecreoVía Andrés Bello (2014) [En desarrollo]	57
Total	523

Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web de Macleta
<<http://macleta.cl/index.php/ebm>>

Los contenidos que abarca la escuela son:

-Mecánica básica, donde se les enseña a las alumnas a ajustar el sillín de la bicicleta, revisar los frenos, limpieza de sus componentes, cambio de cámara de la rueda, acciones básicas en caso de tener algún problema en ruta.

-Introducción a las leyes del tránsito y seguridad vial, proporcionándoles información acerca de los derechos y deberes de la bicicleta como vehículo no motorizado, el cual por reglamento debe ir por la calzada o por ciclovías, además algunas nociones sobre qué hacer en caso de accidentes menores que no involucren incapacidad de respuesta, etc.

-Contenidos sobre vida sana, instancia en la que se promueven cambios de hábitos relacionados con el cuerpo (alimentación saludable, mayor actividad física, evitar lesiones al momento de usar la bicicleta) y con la ciudad (relaciones con la comunidad, preocupación y respeto por el otro, sustentabilidad).

-Planificación de los viajes, eligiendo siempre la mejor ruta con antelación para llegar a destino con seguridad y en los tiempos presupuestados para el desplazamiento, evitando inconvenientes.

-Ergonomía de la bicicleta, para poder adquirir la que mejor se ajuste a la persona, lo cual es un dato relevante a la hora de salir a la calle con ella, ya que una bicicleta demasiado pequeña provocará daños físicos con el uso, y una demasiado grande puede ser muy difícil de controlar, volviéndose algo peligroso a la hora de enfrentar el tráfico vehicular.

-Actitudes de desplazamiento, es decir, comportamiento ciudadano en el espacio público, donde no sólo se debe conducir la bicicleta siempre con precaución y a la defensiva, sino también mantener una actitud respetuosa hacia peatones y otros vehículos, para así convivir sanamente en el espacio público.

Tanto los niveles Aprende a Pedalear (enfocados a quienes no saben andar en bicicleta), como el Bájate de la Vereda (para aquellas que saben andar pero que no se sienten seguras de circular por la calzada cuando no existen ciclovías) incluyen una variedad de ejercicios físicos y con la bicicleta para desarrollar las destrezas acordes al nivel. Éstas incluyen señalización de viraje con los brazos, práctica de equilibrio sin los pedales, equilibrio quitando las manos del manubrio, evadir obstáculos, frenar repentinamente en caso de que se cruce algo, mirar siempre hacia atrás, adelantar a otros vehículos adecuadamente, la posición de la bicicleta en un semáforo en rojo, ser siempre visible y previsible para los conductores de vehículos, entre otras.

Las alumnas del nivel Aprende a Pedalear realizan sus actividades guiadas por las monitoras de ese nivel, en la misma Ciclorecreovía, mientras que las alumnas del Bájate de la Vereda son llevadas a ruta, donde pueden practicar in situ las destrezas aprendidas en las primeras dos clases.

Según la misma organización, el objetivo de la escuela es “generar en las mujeres participantes mayor seguridad, autoconfianza, libertad y contacto con otras mujeres a través de la enseñanza o el mejoramiento de sus habilidades en la bicicleta” (Macleta, 2012). En definitiva, la bicicleta para las mujeres podría ser considerada como un medio de empoderamiento, a través del desarrollo personal que puede proyectarse a nivel personal, es decir, cambios en el cuerpo y en los modos de movilidad.

El empoderamiento es entendido como la forma que tienen las personas de adquirir el control de sus propias vidas, “(...) definir su propia agenda y lograr la habilidad de hacer cosas que reafirmen su identidad emancipada y emancipadora, desde un pensamiento crítico cultural” (Aldana, 2002: 5).

Tiene que ver, primeramente con el poder, para aquellos que han estado alejados de éste, tanto en el ámbito individual como en el colectivo. De esta manera, el empoderamiento femenino está directamente relacionado con los procesos sobre equidad e igualdad de género, en una redistribución misma del poder que ha sido predominantemente masculino.

Como lo expresan Charlier y Caubergs (2007), existen cuatro dimensiones del poder: *poder sobre, poder de, poder con y poder interior*.

El *poder sobre* está estrechamente vinculado con la relación de dominación entre dos o más individuos, donde una persona, un grupo, una institución ostenta la potestad sobre otro. El *poder de* tiene que ver con la capacidad de tomar decisiones, de tener autoridad, y por tanto, de ejercer autonomía sobre sí mismo/a.

El *poder con* es el poder social y político, vale decir, “(...) hace hincapié en la noción de solidaridad, la capacidad de organizarse para negociar y defender un objetivo común (derechos individuales y colectivos, ideas políticas: lobby, etc.)” (Charlier y Caubergs, 2007: 10). Cuando la gente se organiza también siente poder. Un grupo puede ejercerlo sobre otros grupos, para conseguir algún propósito en común.

El *poder interior* está vinculado con el desarrollo personal del individuo, con su autoestima, a través de la apreciación analítica de sus capacidades, siendo posible el tomar el control sobre su propia vida y generar cambios.

El empoderamiento femenino puede producir cambios a nivel personal, pero también cambios políticos y sociales. Anteriormente hemos visto que el uso del espacio público se encuentra diferenciado por género. Esto también condiciona las formas de movilidad que hombres y mujeres tienen en la ciudad, siendo estas últimas las que se encuentran en mayor desventaja.

La bicicleta es un medio de transporte sustentable que tiene varios beneficios para la salud de las personas y de las ciudades, pero que también trae aparejado un concepto esencial: el empoderamiento. Pero, ¿Por qué es importante la bicicleta y el empoderamiento en la vida de las mujeres? Para responder a esta pregunta es necesario remitirse, primeramente, a casos que contrastan con la realidad occidental y que ilustran, creo que de buena forma, el por qué el uso de la bicicleta es necesario para empoderar a las mujeres.

En varias localidades rurales de Camboya, ocurre que las niñas corren el inminente riesgo de ser abusadas sexualmente de camino a sus escuelas porque éstas les quedan demasiado lejos de sus hogares, y el trayecto deben hacerlo solas y a pie. La ONG Lotus Outreach International, que trabaja en India y Camboya en temas educacionales, de empoderamiento económico, salud, sanitización y campañas contra

el tráfico de personas, ha dedicado gran parte de sus esfuerzos al asunto educacional, a fomentar la educación de las personas en esos dos países a través de becas y acceso a la educación.

Parte de esa labor de acercar a los niños, y en particular a las niñas, a la educación es el proveerles de bicicletas a través del programa Lotus Pedals, como medio de transporte para que puedan llegar a los colegios, y en definitiva, acceder a la educación. Pero la razón principal del programa se encuentra en el antecedente anterior: a pie, muchas de esas niñas son abusadas en el camino o son víctimas del tráfico sexual que opera en esa zona. Esto ha provocado que sus familias decidan no enviarlas más a los colegios, y por tanto, quedan fuera de las posibilidades de ser educadas.

De este modo, la bicicleta se convierte en una herramienta que si bien no puede garantizarles plena seguridad, sí puede otorgarles un medio de transporte seguro y confiable para trasladarse de un lugar a otro, y así evitar los peligros de circular solas a pie esos varios kilómetros de distancia que separan sus hogares de sus escuelas. Esto, sin duda, no sólo es un avance para la comunidad, sino también representa un logro para esas niñas para que puedan permanecer en el colegio y terminar sus estudios, mejorando su desempeño escolar en el aula, desarrollando su autoconfianza, pudiendo acceder a la comunidad académica y ganando el respeto de sus familias y comunidad¹⁰.

La bicicleta se puede convertir en una potente herramienta de cambios sociales, ya que puede producir empoderamiento a través de la autonomía en la movilidad cotidiana urbana, la seguridad de tener un medio de transporte propio, dando la libertad de manejar los propios horarios y de ahorrar costos. Además, puede transformarse en una fuente de trabajo, lo que para muchas mujeres de estratos más bajos, puede ser una alternativa válida para palear la pobreza.

Poder elegir este medio de transporte se convierte, para muchas mujeres, en una solución para mejorar su bienestar físico, pero también el bienestar social, a través de una mayor participación en el espacio público, ya que la bicicleta es un vehículo que fomenta la sociabilización entre las personas. Para las mujeres, la bicicleta como medio de transporte “(...) podría ser una verdadera herramienta de libertad y autonomía. Aumentaría sus posibilidades de trabajo, sus posibilidades de acceso a servicios, ampliaría su red de apoyo y por lo tanto, sus posibilidades de ingresos y su calidad de vida” (Cortínez et al., 2009: 33).

¹⁰ Extraído desde el sitio web de la misma organización Lotus Outreach Foundation, en la sección sobre los programas de fomento a la educación. Más información, visitar: <http://www.lotusoutreach.org/education#lotuspeds>

Libertad, autonomía, autoestima, autorrealización, son indicadores para el empoderamiento que entrega no sólo la bicicleta, también la EBM a partir de los cursos que realiza, enseñándoles a mujeres que sí es posible utilizar este medio como vehículo de transporte en el día a día, teniendo nociones de mecánica, seguridad y conducta vial, leyes del tránsito, entre otras, para salir a la calle con una mejor preparación y una mayor seguridad, para así hacer uso del espacio público, tomar decisiones en cuanto a su propia movilidad y jugar un papel más activo en el ejercicio de la ciudadanía.

De este modo, el empoderamiento “(...) significa que la participación de las mujeres en la vida pública y en la toma de decisiones aumenta. Este empoderamiento hace que la mujer pase a un papel activo en la sociedad y se haga dueña de su vida y del entorno.” (Porrás, 2014: s/p). Cuando las personas tienen la percepción de que la apropiación de un espacio usado eminentemente por los vehículos motorizados es posible y efectiva, recuperan parte del derecho a su ciudad. Apropiarse del espacio público significa recuperar el poder para sí mismo, empoderarse.

III. Metodología

El diseño de investigación que se utilizó fue uno mixto secuencial explicativo, desde lo cuantitativo a lo cualitativo, en donde lo cualitativo sirvió para explicar, interpretar y profundizar los resultados cuantitativos de la primera fase del análisis de datos de este documento (Creswell, 2009). La razón por la cual se utilizó este tipo de metodología fue debido a lo novedoso de la temática, lo que también la tornaba compleja de abarcar desde sólo un punto de vista para dar respuestas a las interrogantes iniciales que sirvieron de base para conducir esta investigación, en donde analizarla sólo desde una vertiente -cualitativa o cuantitativa- sería insuficiente para la búsqueda de dichas contestaciones. Cabe destacar que la complejidad que tiene este, y otros fenómenos sociales, radica en las subjetividades de los individuos que lo componen, en donde la aplicación de más de una estrategia metodológica resulta esencial para comprender, desde lo individual, el comportamiento colectivo.

Así, se procedió a evaluar la factibilidad de conducir un estudio mixto que vinculase tanto lo cuantitativo, que era con lo que ya se contaba previamente y que comenzaba a responder cuestiones asociadas a las motivaciones de ingreso de las mujeres que participaron de la EBM, con lo cualitativo, que debía articular la segunda etapa de la pregunta de investigación que indagaba sobre los cambios que se producían en las alumnas luego de completar los cursos, y que se intuía podían estar conectados con una mayor sensibilización hacia el mismo género, el empoderamiento femenino, el desarrollo de valores postmaterialistas y una mayor conciencia ciudadana.

Por tanto, la justificación por la que se utilizó este tipo de metodología es porque la pregunta de investigación se dividió en dos: una primera aproximación cuantitativa, aprovechando el material sin codificar ni analizar que proporcionó Macleta en su colaboración con esta investigación, y una profundización cualitativa, que se materializó a partir de entrevistas. En consecuencia, tomando como punto de partida un estudio de tipo cuantitativo que había comenzado el equipo de investigación de Macleta con la aplicación de encuestas a sus alumnas, y en vista de los objetivos y las preguntas de investigación que guiaron este proceso, se requirió de una segunda fase cualitativa de entrevistas en profundidad a ciertos informantes en el grupo de ex alumnas y en el grupo de instructoras, para así poder profundizar y entender de mejor manera los resultados que arrojó la fase cuantitativa.

Los alcances de esta investigación para la fase cuantitativa, fueron de tipo exploratorio y descriptivo, puesto que se buscaba indagar y recopilar datos sobre un tema que aún no se encuentra lo suficientemente desarrollado en ciencias sociales, para así lograr descubrir y posteriormente, describir el fenómeno de forma tal que pudiese llegar a comprenderse en toda su magnitud y en relación a los objetivos de investigación planteados al inicio. Para la fase cualitativa, se enfocó hacia lo explicativo, que buscaba comprender el fenómeno.

Entonces, de la primera fase cuantitativa se utilizaron fuentes secundarias presentadas de manera descriptiva, provenientes de encuestas diseñadas y aplicadas¹¹ por el equipo de investigación de Macleta a sus alumnas, tanto al inicio como al cierre de cada curso de la EBM impartido desde el 2013 en adelante, en donde se midieron en total cuatro escuelas con dicho instrumento. Por tanto, el tipo de muestra fue no probabilística por cuotas. Cabe destacar que debido a su reciente aplicación, estas encuestas no han sido analizadas por la organización previamente.

La finalidad de dicha encuesta tiene relación con la necesidad de disponer de una sistematización de datos para gestionar, evaluar y mejorar el aporte de la EBM, así como también poder sustentar de información al ámbito de las agrupaciones ciclistas ya mencionadas, que tienen como finalidad influir en políticas públicas en torno al uso de la bicicleta, por lo que se hace necesario disponer de información objetiva y medible que sustente cualquier tipo de diálogo con las autoridades.

¹¹ El cuestionario es enviado a través de un correo masivo a las alumnas de las escuelas y es auto aplicado vía internet en la plataforma Google Drive, y consta de un set de 25 a 26 preguntas para la encuesta de inicio y de 48 a 52 preguntas para la de cierre de cada escuela, en donde se incluyen las siguientes variables: medio de transporte, tipo de ciclismo, cantidad de días que se usa la bicicleta, percepción de seguridad, nivel e historial de actividad física, peso, talla, habilidades físicas en la bicicleta, conocimientos de seguridad, barreras en el uso de la bicicleta, facilitadores, acceso a la bicicleta, vida comunitaria y familiar, igualdad de género, motivación para la participación en la escuela y evaluación de ésta misma.

Si bien la encuesta no fue concebida especialmente para los fines de esta investigación, será útil para poder responder a la primera parte de la pregunta de investigación, que tiene relación con cuáles son las motivaciones iniciales que llevan a las mujeres de participar de la Escuela Bici Mujer, así como otras de las preguntas secundarias planteadas en el documento, de carácter exploratorias, que están vinculadas a los factores que posibilitan el uso femenino de la bicicleta como medio de transporte, así como las barreras que lo impiden.

El cuestionario es auto aplicado vía internet y consta de un set de 25 a 26 preguntas para la encuesta de inicio y de 48 a 52 preguntas para la de cierre de cada escuela, en donde se incluyen las siguientes variables: Medio de transporte, Tipo de ciclismo, Percepción de seguridad, Nivel e historial de actividad física, Habilidades físicas en la bicicleta, Conocimientos de seguridad, Barreras en el uso de la bicicleta, Facilitadores, Acceso a la bicicleta, Vida comunitaria y familiar, Igualdad de género, Motivación y Participación y Evaluación de la escuela (**Ver Anexos 5 y 6**).

El N de la encuesta varía según la escuela, donde para el inicio de la escuela 1-2013 es de 45, para el 2-2013 es de 38, el 3-2013 es de 18 y 1-2014 es de 45. Para el cierre 1-2013 es de 35, 2-2013 es de 27, 3-2013 es de 22 y 1-2014 es de 25. Esto sucede debido a que como no es aplicada a través de una modalidad presencial, depende únicamente de la voluntad que tienen las mismas alumnas para contestarlas en sus hogares.

En segundo lugar, desde lo cualitativo, a partir de entrevistas semi estructuradas, realizadas para profundizar los datos obtenidos desde las encuestas realizadas por Macleta. Aunque se recurrió tanto a la metodología cuantitativa como a la cualitativa, el foco principal de este estudio se encuentra en esta última, ya que se pretendía ahondar en las experiencias y percepciones de las informantes.

El método seleccionado para la **fase cualitativa** de este estudio fue el de Estudio de Caso (en adelante, EC), que se centra en la **Escuela Bici Mujer de Macleta**. Es particularista, descriptivo y heurístico, lo que quiere decir que se centra en un fenómeno particular, logrando describirlo detalladamente para así poder lograr una comprensión de un punto único sobre cómo son las cosas desde el interior del caso (Pérez, 2004).

Los estudios de caso(s), dependiendo del número de casos se pueden diferenciar en dos: de caso único o de casos múltiples (Bogdan y Biklen, 1982; Yin, 2002). Para los efectos de esta investigación, el enfoque se centra en un caso único, que sería la EBM debido a que no hay otros similares en Santiago y en Chile, pero de dos o más subunidades de análisis, es decir, tanto ex alumnas como instructoras. Dentro de esta misma tipología, Bogdan y Biklen (1982) clasifican este tipo de caso en seis

modalidades, en donde la “situacional” fue la que más se ajustaba a este estudio, lo que significa que se estudia el acontecimiento desde la perspectiva de los propios actores o participantes, para construir desde sus propias experiencias al objeto de investigación. Se seleccionó un único caso debido a sus particularidades y especificidad, por lo que es representativo del fenómeno determinado previamente en la problematización, y unidades múltiples dentro del mismo caso, es decir, es un caso único de tipo inclusivo (de tipo 2) que contempla un solo caso con varias subunidades de análisis dentro del mismo (Yin, 2002).

Tabla 2: Tipologías de Estudios de Casos

	Diseños de caso único	Diseños de casos múltiples
Global (unidad simple de análisis)	Tipo 1	Tipo 3
Inclusivo (unidades múltiples de análisis)	Tipo 2	Tipo 4

Fuente: Díaz de Salas, Mendoza y Porras (2011:14)

Desde las tipologías del EC propuestas por Stake (1998), sería de tipo Intrínseco, ya que se buscaba una mejor comprensión del caso concreto, debido a que el caso en sí mismo es de interés además de ser específico, para comprender las posibles repercusiones que puede tener en los cambios socioculturales que se produzcan a partir de su existencia.

Como método de análisis cualitativo se utilizó el Análisis de Discurso (en adelante AD), con la consideración de leer en cada discurso de la muestra entrevistada como la lectura de la realidad, o de una pequeña fracción de ésta, que aplicada a la sociedad actual pudo darnos algunas luces sobre cómo afecta al sujeto la posición social que ocupa en la sociedad.

Para efectos de esta investigación, las técnicas de AD que se utilizaron estuvieron orientadas hacia el Análisis de Contenido del Discurso orientado hacia un análisis ideológico del discurso, en el que los individuos verían sus acciones determinadas por la posición que les es propia en la sociedad y en cómo se interrelacionan dentro de ella, por lo que su discurso se vería afectado por estas características (Pizarro, 1979; Valles, 2003).

El AD se utilizó para descubrir e interpretar el sentido que había detrás de las expresiones de los sujetos entrevistados, con la ayuda de un marco teórico sólido que guiara hacia una perspectiva inferencial (Navarro y Díaz, 2007).

Según Gonzalo Abril (2007), en el AD se conciben los procesos de interpretación del discurso a través de las inferencias del investigador. Así, el análisis sociológico del discurso en esta investigación estaría fundamentado en la relación del discurso desde

donde se produce, relacionándolo con situaciones concretas. En este caso, la relación del discurso con “la posición en el espacio social de los enunciadores y con su posición en el espacio ideológico del tema objeto de análisis” (Criado 1991: 210-211 citado en Valles, 2003:376).

El Análisis de Discurso se orientó hacia un análisis semiótico (ADS), que relaciona los signos “con los contextos sociales, extralingüísticos” (Santander, 2011: 214). De este modo, la interpretación de los textos discursivos, es decir, las entrevistas transcritas, se realizó en coherencia con los conceptos teóricos trabajados anteriormente para la elaboración de categorías discursivas que facilitaron tanto la descripción como el análisis en sí mismo del objeto de estudio.

Las fuentes de datos utilizadas fueron tanto primarias como secundarias. Dentro de las primarias, fue la información obtenida a partir de entrevistas en profundidad individuales semi estructuradas, así como también información recopilada a partir de observación participante como alumna del nivel BVA en la Escuela Bici Mujer. Las fuentes de datos secundarias a las que se recurrió fueron fotografías y documentación de la misma organización.

Se entiende como entrevista en profundidad aquella técnica “(...) mediante la cual el entrevistador sugiere al entrevistado unos temas sobre los que éste es estimulado para que exprese todos sus sentimientos y pensamientos de una forma libre, conversacional y poco formal (...)” (Pérez, 2007: 41).

Se aplicaron entrevistas semi estructuradas en donde se disponía de un “guión” con los temas ejes a tratar, planteándose los temas y preguntas en el orden que se estimó conveniente, dependiendo el contexto de la entrevista con cada persona, pidiéndosele a las entrevistadas que aclararan puntos de sus relatos que no quedaban claros o profundizando en información relevante para esta investigación. Por lo que el guión de la entrevista “establece un perímetro dentro del cual el entrevistador decide no sólo el orden y la formulación de las preguntas, sino también si se va a profundizar en algún tema y, en su caso, en cuál de ellos” (Corbetta, 2007: 353).

Asimismo, se creó un ambiente grato y acogedor para cada entrevistada, de manera de entrar en confianza, para que pudiesen expresarse con total naturalidad y así obtener la información que se buscaba en esta investigación.

3.1. Unidades de análisis y criterios de inclusión

Como ya se ha mencionado anteriormente, el caso único a estudiar fue la Escuela Bici-Mujer de Macleta, poniendo como foco de interés la selección de informantes claves entre las instructoras y las alumnas que ahí participan y/o han participado alguna vez de la escuela, y que conforman las unidades de análisis.

El criterio de selección de los informantes, para el caso de las ex alumnas fue que hubiesen participado de la EBM en alguno de los cursos realizados en el período 2013-2014. Además, se seleccionarán algunas informantes a partir del grupo de instructoras de la EBM, que puedan proporcionar su punto de vista respecto a los cambios que produciría la escuela desde la perspectiva del educador.

Por razones de tiempo y capacidad, la muestra para el caso de las ex alumnas fue teórica, intencional pero probabilística. Esto quiere decir que el muestreo fue deliberado, a partir de ciertos criterios tanto para las alumnas como para las instructoras, pero fue probabilístico debido a la dificultad para acceder a la lista de contacto de ex alumnas. En un principio se pensó extraer a las informantes gracias a ciertas respuestas clave que aparecían en las encuestas que habían contestado previamente, pero como éstas fueron aplicadas bajo la premisa de confidencialidad, y la información de los datos personales de las participantes son tratados con mucho resguardo por Macleta, se tuvo que recurrir a una muestra de alumnas más aleatoria pero intencionada, es decir, se le pidió a la organización que, a partir de ciertos criterios establecidos (que se detallan en los próximos párrafos), pudiesen seleccionar al azar a las informantes y compartir sus datos para contactar a algunas alumnas—también de manera aleatoria— que cumplieran con el perfil que se determinó para este estudio.

La lista enviada vía mail contenía 20 nombres de ex alumnas que habían participado de las tres escuelas realizadas el año 2013 y dos de las escuelas del presente año 2014, detallando el nivel en el que habían participado (Aprende a Pedalear o Bájate de la Vereda), nombre, edad, ocupación, teléfono y mail. El rango etario variaba entre 14 y 71 años. De ellas, se seleccionaron al azar a diez personas, de distintas escuelas, niveles, edades y ocupaciones, a las que se les envió un correo electrónico explicándoles los motivos del contacto y donde se les extendía la invitación formal para participar de esta investigación. Sin embargo, de ellas sólo cuatro contestaron afirmativamente. Tanto como la quinta ex alumna como las instructoras fueron seleccionadas a partir de un muestreo no probabilístico por conveniencia, es decir, no fueron casos al azar sino más bien casos disponibles a los cuales se tenían acceso y eran más fáciles de localizar (Hernández, Fernández y Baptista, 2006).

De esta manera, el número de informantes fue de 5 alumnas y 3 instructoras, de las instructoras una de ellas había participado previamente en años anteriores como alumna. La razón por la que se incluyó en la muestra entrevistada tanto a alumnas como a instructoras fue para tener una visión no sólo desde la perspectiva de la alumna, sino también la que tienen las instructoras que coexisten junto a ellas clase a clase y que están presentes durante todo su proceso de aprendizaje, estableciendo

además vínculos que les permiten acceder a aspectos más subjetivos y personales de la experiencia de participar de la EBM como lo son sus sentimientos, historias de vida y percepciones, aportando desde esa perspectiva información a la que no se podía acceder por falta de rapport con varias de las alumnas seleccionadas, además de otros datos relevantes y novedosos para la investigación que fueron surgiendo a medida que avanzaban las entrevistas y que fueron de utilidad para la triangulación de los datos, entendida como el uso de diferentes fuentes y métodos para recolectar información (Hernández, Fernández y Baptista, 2006). Junto a lo anterior, se descubrió que en el grupo de instructoras, algunas de ellas habían experimentado la EBM como alumnas previamente, por lo que se incluyó un caso que correspondía a esa tipología: instructora-alumna.

Por tanto, los criterios de selección de la muestra en el caso de las alumnas fueron:

-Haber sido alumnas de la Escuela Bici-Mujer de las tres escuelas realizadas en 2013 (Escuelas realizadas entre Marzo y Diciembre) y 2014 (Escuela Marzo a Mayo y Escuela Junio a Agosto), ya que es más fácil contactar con ellas debido a que su participación es relativamente reciente, así como también para encontrar la disposición para ser informantes en la investigación.

-Pertener a distintos grupos etarios

Debido a la confidencialidad con la que Macleta trata los datos de sus alumnas, se les solicitó un listado al azar con los nombres y datos de contactos de distintas egresadas de las tres escuelas realizadas el 2013 y las dos escuelas del 2014 que se habían llevado a cabo al momento de la recogida de datos. De ellas, se escogieron al azar a cinco personas representantes de distintos niveles en las distintas escuelas, sin importar sus edades.

Para el caso de las instructoras:

-Se seleccionó una de las miembros fundadora de la organización, que ocasionalmente participa como instructora.

-Instructora egresada como alumna de la EBM.

-Y una última informante que lleve más de un año como instructora de EBM.

La siguiente tabla detalla la muestra entrevistada:

Tabla 3: Detalles de la muestra entrevistada

Tipo de entrevistada	Escuela de participación	Nivel de participación	Edad
Alumna 1	Versión 15 (2014)	Aprende a pedalear	31
Alumna 2	Versiones 15 y 16 (2014)	Aprende a pedalear y Bájate de la vereda intermedio	59
Alumna 3	Versión 13 (2013)	Bájate de la vereda avanzado	25
Alumna 4	Versión 14 (2013)	Bájate de la vereda intermedio-avanzado	47
Alumna 5	Versión 15 (2014)	Bájate de la vereda avanzado	48
Instructora 1	-	-	33
Instructora 2	-	-	32
Instructora-Alumna	Versiones 5 y 6 (2011)	Aprender a pedalear y Bájate de la vereda intermedio	33

Fuente: Elaboración propia

Para el caso de las entrevistas semi estructuradas que se aplicaron a las ex alumnas, se utilizó una pauta que contemplaba las siguientes variables:

- Interés de las alumnas de EBM en la participación ciudadana
- Motivaciones en la participación de talleres de EBM
- Participación política y asociatividad de las alumnas de EBM en organizaciones sociales
- Cambios que se producen en la autoestima (cuerpo, salud, mente)
- Cambios que se producen en el entorno directo
- Percepción de nuevos sentidos ciudadanos en el uso de la bicicleta: cuidado del medioambiente, mayor contacto con los demás, nuevas formas de ver y vivir la ciudad, sentirse parte o incluida
- Empoderamiento y liberación
- Incentivo hacia otras personas para que usen la bicicleta
- Educación e información a otras personas

3.2. Análisis y procesamiento de los datos cuantitativos y cualitativos

Para la fase cuantitativa, los datos fueron analizados mediante estadística descriptiva mediante el procesamiento de los datos con el software estadístico SPSS 19, usando tablas de frecuencia y tablas de contingencia para presentar un panorama general sobre las encuestadas.

Se contó con las bases de datos de las 3 escuelas del 2013 y la primera escuela del 2014, en donde cada una contaba con una encuesta de inicio y una de cierre. En total fueron 8 bases de datos que fueron consolidadas en una gran base general (BCG), la que a su vez se dividió en otra base consolidada comparada (BCC), que contenía los

casos de las alumnas que contestaron tanto las encuestas de inicio como las de cierre (para mayor detalle, revisar en la sección de resultados).

Para la fase cualitativa, los datos fueron analizados a partir del método de Análisis de Discurso (AD) y procesados mediante la ayuda del software Nvivo 10, con el que se realizó la categorización, codificación y segmentación que surgieron a partir de las entrevistas, así como la construcción de diagramas para graficar de mejor manera los resultados (**Ver Anexo 3**).

Dichas categorías se clasificaron desde lo particular y específico, en donde se comenzó por analizar a la EBM, para así ir desglosando las dimensiones materiales y culturales del acto de pedalear, que surge a partir de la metodología de la EBM, la interacción alumnas-instructoras y alumnas-alumnas, así como la experiencia individual en esa instancia. Y por último, se llega a lo más general y abstracto, cuya denominación fue “temáticas urbanas posmodernas”, de modo tal de ilustrar los cambios que se producen desde la escuela y que se transmiten al contexto social y político más amplio, tal como se muestra en la tabla 4 a continuación:

Tabla 4: Categorías y códigos del AD

Categoría	Código
EBM	Conocimiento de la EBM
	Participación
	Propuesta educativa
	Evaluación y satisfacción
	Relaciones organizacionales
Dimensiones materiales del acto de pedalear	Motivación
	Movilidad urbana
	Intencionalidad de uso
	Prácticas
	Beneficios de la bicicleta
Dimensiones culturales del acto de pedalear	Individual (superación y empoderamiento)
	Social (representaciones sociales, pedalear en grupo y con mujeres, relaciones sociales y familiares, vinculación con los/as demás)
Temáticas urbanas posmodernas	Política pública urbana
	Ciudadanía activa
	Género
	Espacio público
	Valores

Fuente: Elaboración propia.

Como ya se ha mencionado previamente, al hacer uso de una metodología mixta secuencial explicativa, el mayor reto al cual se tuvo que hacer frente fue el de integrar

ambos análisis. Se tomó la decisión de redactar el informe final de esta manera, ya que lo que se buscaba era poder explicar los datos obtenidos en la fase cuantitativa con la que se comenzó este estudio, con los datos que arrojó la fase cualitativa, de modo de entender de mejor manera las estadísticas presentadas. Así, se hizo una interpretación del análisis total y no por separado, de manera que pudiesen complementarse.

IV. Resultados

Tal como se declaró en el marco metodológico de esta investigación, el análisis realizado fue de carácter mixto, cuantitativo-cualitativo, en donde se trabajó de forma simultánea los resultados que arrojaban las bases de datos cuantitativas y las entrevistas cualitativas, de manera de complementarse entre sí, ya que los dos instrumentos dan respuesta a la temática. Lo cualitativo de este estudio aportó mayor profundidad a ciertos aspectos que en las encuestas quedaban más acotados, así como también surgieron algunas nuevas variables que no habían sido consideradas en ellas.

Asimismo, se detallarán los procesos a los cuales fueron sometidos los datos cuantitativos para así clarificar de mejor manera los análisis, así como el detalle más claro sobre las entrevistas en profundidad.

4.1. Caracterización de la información cuantitativa y cualitativa

4.1.1. Descripción de la EBM como contexto de recolección de información cualitativa y cuantitativa

La Escuela Bici Mujer realizada por Macleta está enfocada en mujeres que desean aprender a andar en bicicleta, y también hacia aquellas que ya saben andar pero que quieren mejorar sus destrezas y habilidades en el uso de la misma, sin importar su edad.

Para esto, se realizan tres niveles: **Aprende a Pedalear (AP)**, **Bájate de la Vereda Intermedio (BVI)** y **Bájate de la Vereda Avanzado (BVA)**. El primero es donde participan aquellas alumnas que no saben pedalear, por lo que ahí se les enseña a través de distintos ejercicios como conocer la bicicleta sin los pedales, equilibrarse sólo con un pedal y luego con los dos.

Las mujeres que logran aprender a equilibrarse sobre la bicicleta con los dos pedales puestos antes de terminar las 7 sesiones de duración del curso, pueden pasar al siguiente nivel que es el BVI, en el cual aun estando en un tramo de la Ciclorecreovía donde se realice la escuela, se les enseña otros ejercicios relacionados con destrezas que les permitan usar la bicicleta en la vía pública con mayor seguridad, tales como la

simulación de obstáculos en la calle, circulación de doble vía por una ciclovía, circular por espacios angostos (entre vehículos estacionados a un costado), sacar una mano del manubrio para señalar la dirección en que se virará, partir de pie, frenar sin detenerse del todo, entre otros. En este nivel participan también aquellas que se han inscrito al curso porque, si bien saben andar en bicicleta, todavía no se atreven a salir a ruta.

El tercer nivel, y más avanzado, es el BVA que está enfocado hacia quienes ya saben pedalear pero que desean sentirse más seguras al hacerlo por la calzada. Para esto, también se han dispuesto una serie de ejercicios para mejorar habilidades, como los mencionados anteriormente, pero se le agrega la actividad de salida a ruta a poner en práctica lo que ya se ha aprendido previamente. Esto consiste en que se circula por la calle con una instructora delante de la fila de alumnas, y otra por detrás. Los recorridos son planificados con el fin de aprender de situaciones reales como enfrentarse a la locomoción colectiva, el respeto hacia las señales del tránsito y los peatones, baches en el camino y otro tipo de escenarios con los que las futuras ciclistas se podrían encontrar en un recorrido normal.

Tal como se ha declarado en el marco metodológico de esta investigación, este estudio será analizado primeramente desde lo cuantitativo para dar paso a lo cualitativo, en donde además de haber realizado entrevistas en profundidad, se hizo observación participante en la primera escuela del año 2014, con el fin de complementar el análisis.

4.1.2. Tratamiento de los datos cuantitativos

De las 17 versiones que ha tenido la EBM entre los años 2008 y 2014 han participado 523 alumnas, de las cuales hasta el momento el número de egresadas es de sólo 466. De ellas, sólo se han aplicado las encuestas cuatro escuelas: tres del año 2013 y la primera realizada este año 2014, tal como se ve en la tabla 5.

Tabla 5: Muestra encuestada

Escuelas encuestadas	Nº inscritas	Nº alumnas que contestan encuesta de inicio	Nº alumnas que contestan encuesta de cierre	Total casos encuestados
Versión 12: CicloRecreoVía Santa Isabel 3 (2013)	52	45	35	80
Versión 13: CicloRecreoVía Pocuro 1 (2013)	45	38	27	65
Versión 14: CicloRecreoVía Pocuro	48	18	22	40

2 (2013)				
Versión 15: CicloRecreoVía Ñuñoa				
1 (2014)	61	45	25	70
Total	206	146	109	255

Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total) y datos del sitio web de Macleta

<<http://macleta.cl/index.php/ebm>>

Del total de las cuatro escuelas encuestadas, se tuvo acceso a ocho bases de datos para todas: cuatro bases que contenían las encuestas de inicio de cada escuela, con un N 146 y cuatro bases de datos de las encuestas de cierre con un N 109 casos, dando un total de ocho bases que se consolidaron para dar lugar a una sola base de datos que contuviera toda la información recopilada por el equipo de investigación de Macleta.

Esta nueva base de datos consolidada se dividió a su vez en dos bases de datos:

-una **base consolidada general (BCG)**, en donde estuviesen todas las respuestas de las encuestas de inicio y cierre de cada escuela, con un N 255

-y otra **base consolidada comparada (BCC)**, en donde se seleccionaron sólo los casos en donde las mismas alumnas respondían ambas encuestas, con un N total de 154 casos.

Dadas las características de aplicación de ambas encuestas (auto aplicadas vía online), muchas alumnas que contestan el inicio no contestan el cierre y viceversa, por lo que se hizo indispensable separar a las alumnas que responden las dos encuestas para así tener respuestas comparables durante todo el proceso de duración de cada curso.

La **BCG** se utilizó para realizar la caracterización general de las encuestadas, según comuna de residencia y edad, las cuales fueron las únicas preguntas de este tipo y que sólo figuraban en las encuestas de cierre de los cursos, así como otras variables que tampoco se podían comparar, ya que aparecían o en el instrumento aplicado al inicio, o al cierre de la escuela, tales como número de sesiones de asistencia, grupo de participación, a través de qué medios se enteraron de la existencia de la EBM, acceso al vehículo particular para uso personal, acceso a una bicicleta, motivaciones iniciales y finales para querer aprender a andar en bicicleta o mejorar su uso, dificultades para asistir a la escuela, satisfacción con el curso, beneficios del aprendizaje grupo, beneficios del aprendizaje sólo con mujeres y evaluación de las charlas teóricas.

La **BCC** fue usada para medir los cambios en variables que se preguntaban tanto en el instrumento de inicio como en el de cierre, para ver la incidencia que tiene la EBM con su metodología. Estas variables fueron: modo de viaje, autoevaluación de habilidades en la bicicleta, uso de la bicicleta por recreación, uso de la bicicleta como

medio de transporte, probabilidad de ocurrencia de situaciones de riesgo andando en bicicleta, percepción de riesgo/seguridad pedaleando por la vereda/por la calle, intencionalidad de uso de la bicicleta como medio de transporte y limitaciones para el pedaleo en distintas situaciones planteadas.

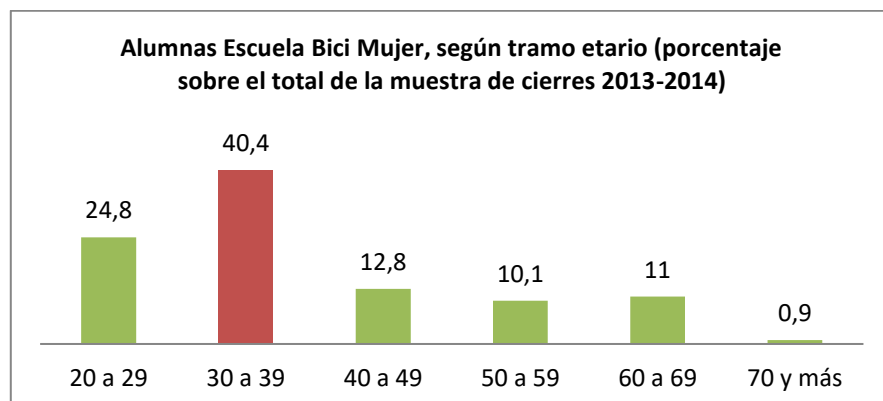
4.1.3. Tratamiento de los datos cualitativos

Las entrevistas en profundidad para este análisis fueron realizadas durante el mes de septiembre del año 2014, a cinco ex alumnas de la EBM de distintos cursos hechos durante el período 2013-2014. Además, se entrevistaron a tres instructoras, de las cuales una de ellas había sido también alumna durante el año 2012 para la triangulación metodológica.

4.1.4. Caracterización de la muestra cuantitativa

De la **BCG**, las alumnas que contestaron las encuestas forman parte de una composición heterogénea en cuanto a sus edades, tal como se presenta en el gráfico 1, variando desde los 20 a los 71 años de edad. Si desglosamos las edades por tramo, se puede ver que el 63,3% se ubica en el segmento adulto que va desde los 30 a 59 años, luego le sigue el segmento joven de 20 a 29 años con un 24,8%, y por último el adulto mayor de más de 60 años con un 11,9%.

Gráfico 1: Caracterización etaria de la muestra encuestada



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Ahora bien, del total de dichas alumnas, la gran mayoría (67%) dice haber participado en el nivel AP, mientras que un 16,5% lo hizo en el nivel BVI y otro 16,5% en el BVA. De ellas, en el primer nivel el grupo etario de mayor predominancia fue de 30 a 39 años (41,1%), seguido por los segmentos de 20 a 29 años (23,3%) y de 50 a 59 años (13,7%). En el grupo BVI, las mujeres de 30 a 39 años representan un 38,9%, las de 40 a 49 años un 27,8% y las de 20 a 29 años un 22,2%. Para el nivel más avanzado, los porcentajes se distribuyen entre los tramos 30 a 39 años con un 38,9%, 20 a 29 con un 33,3% y 40 a 49 años con un 16,7%.

La distribución de comunas por nivel de participación queda expresada según la tabla 6, en donde las tres comunas principales son Santiago Centro, Providencia y Ñuñoa, debido a la realización de las últimas cuatro escuelas en ciclo recreativas que funcionan en dichas comunas, en las avenidas Santa Isabel, Pucuro e Irarrázaval (**Ver Anexo 1**), lo que significa que parte importante de quienes han participado de la EBM son las mismas vecinas que residen en estos sectores de la ciudad vinculados a estratos socioeconómicos medios y medios-altos.

Tabla 6: Participación encuestadas según nivel y comuna de residencia

Comuna de residencia	Aprende a pedalear	Bájate de la vereda Intermedio	Bájate de la vereda Avanzado	Total
Santiago Centro	18,3%	5,5%	4,6%	28,4%
Providencia	12,8%	0,9%	2,8%	16,5%
Ñuñoa	7,3%	3,7%	1,8%	12,8%
Las Condes	5,5%	1,8%	0,9%	8,3%
Maipú	5,5%	-	-	5,5%
La Florida	3,7%	-	-	3,7%
Estación Central	3,7%	-	0,9%	4,6%
La Reina	2,8%	-	0,9%	3,7%
Macul	2,8%	0,9%	0,9%	4,6%
Pudahuel	1,8%	0,9%		2,8%
Conchalí	0,9%	0,9%	0,9%	2,8%
Cerrillos	0,9%	-	-	0,9%
San Miguel	0,9%	0,9%	0,9%	2,8%
Lo Prado	-	-	0,9%	0,9%
Renca	-	-	0,9%	0,9%
Otra	-	0,9%	-	0,9%
Total	67,0%	16,5%	16,5%	100%

Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

4.1.5. Caracterización de la muestra cualitativa

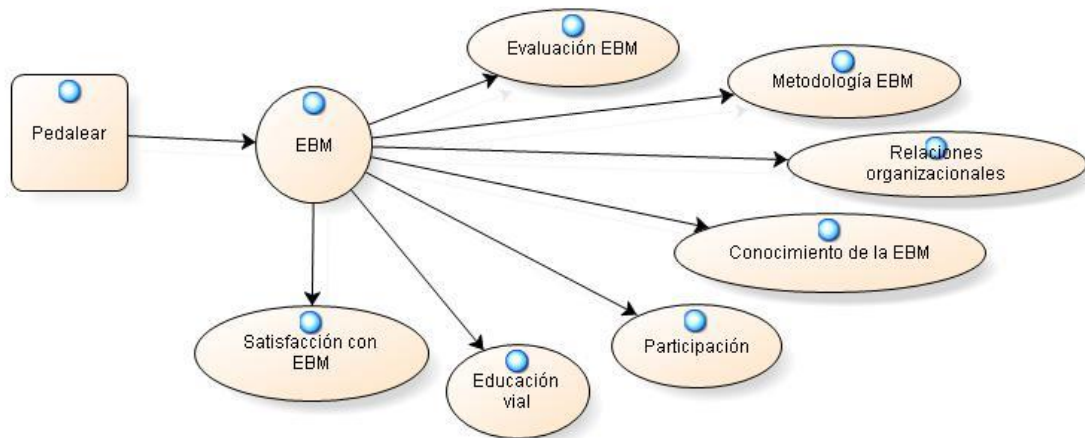
Las edades de las egresadas fluctuaron entre los 25 y los 59 años, residentes de las comunas de Santiago, Ñuñoa y Providencia, profesionales, sin hijos, a excepción del caso de la alumna de 59 años que tenía un hijo ya mayor y nietos. De ellas, tres participaron en el nivel Bájate de la Vereda en sus modalidades intermedio y avanzado, y dos, que lo habían hecho en el nivel Aprende a Pedalear. Al momento de las entrevistas, una de las informantes había cursado dos versiones distintas pero consecutivas de la escuela (Ñuñoa 1 y Ñuñoa 2), en los dos niveles más básicos (AP y BVI).

Las edades de las instructoras estuvieron en el rango 32-33 años, teniendo estas últimas características homogéneas: solteras, profesionales jóvenes que cuentan con estudios de postgrado y pertenecientes a las comunas de Ñuñoa y Providencia. Todas

ellas se movilizan casi exclusivamente en bicicleta por la ciudad, a excepción de dos que la alternan con el transporte colectivo.

4.2. Escuela Bici Mujer: integrando a las mujeres en el pedaleo

Diagrama 1: EBM



Elaboración propia en base a todo el material recopilado

4.2.1. Conocimiento de la EBM

Según los datos de la base consolidada general, el medio principal por el que las alumnas se enteran de la existencia de la escuela es a través de un amigo o conocido, en un 28,4% de los casos. Luego le siguen las encuestadas que dicen llegar a la escuela mediante la visita al sitio web de Macleta (19,3%), la televisión (18,3%) y por Facebook (15,6%), por lo que la cobertura en los medios de comunicación y las redes sociales serían las principales fuentes para dar a conocer la EBM y que, en definitiva, llegue a todos los sectores de la población.

Esto también se da cuenta en los relatos, en donde la campaña de difusión de la escuela a través de internet y medios sociales ha despertado el interés de muchas mujeres que buscaban una instancia así y que no sabían que existía:

“Me enteré en enero de la escuela, haciendo zapping un día en la tele de ociosa, estaban justo dando este programa en el 13C de bicicletas...las empecé a googlear al tiro y ahí llegué con las chicas, me inscribí pa que me avisaran del curso” (Alumna 1, 31 años)

“Por mi cuñado, porque él también es cletero...por facebook, él estaba metido en varios grupos de bicicleta” (Alumna 3, 25 años)

“también me entró la curiosidad entonces yo le dije cómo aprendiste a andar en bicicleta. No, me dijo, es que encontré una página web que sé yo, que se llama Macleta.cl y hay una cosa que se llama Bici Mujer y me inscribí y aprendí a andar en bicicleta” (Alumna 2, 59 años)

“cuando yo estaba dispuesta a pagar de un profesor o profesora particular para que me enseñara a andar en bicicleta fue que encontré a Macleta en internet, vía google, y ahí las contacté” (Instructora-Alumna, 33 años)

Esta gran notoriedad que ha alcanzado la EBM, además de ser gracias al trabajo del equipo de difusión de Macleta, se debe a que en 2013 son galardonadas con el premio Cycling Visionaries Awards en Velo City Viena, que ha producido un aumento en el número de inscripciones (ver tabla 1-90):

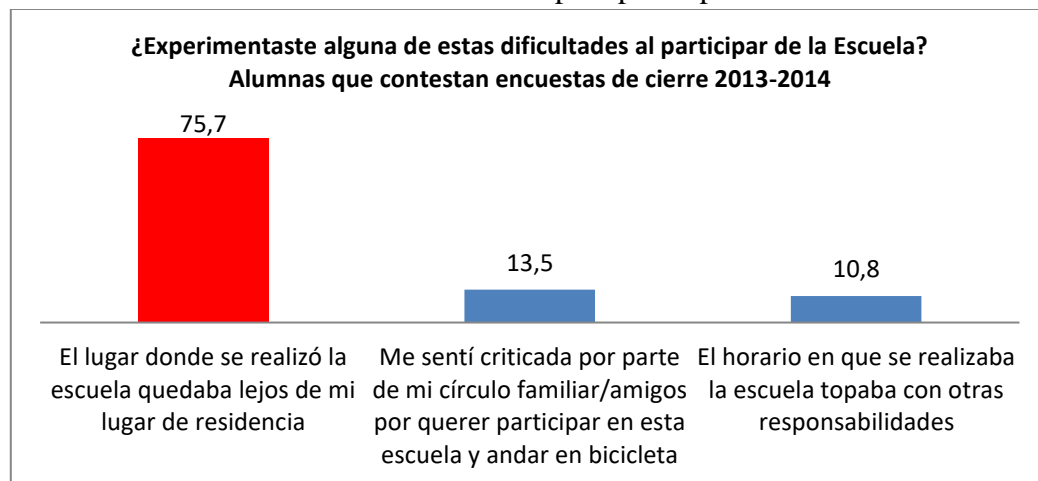
“Macleta se gana este premio internacional y resuena un poco en los medios locales por el trabajo de nuestra periodista que lo hace ver y también porque a Chile le importaba mucho cómo se nos ve...cuando nosotras ganamos este premio y nos reconocen afuera, los medios se vuelcan bastante y te ofrecen reportajes” (Instructora 1, 33 años)

Al finalizar el curso, se realiza una ceremonia de graduación en donde a las alumnas se les entrega un diploma de participación junto con el reconocimiento y premiación de aquellas que, a juicio de sus instructoras, fueron quienes más se destacaron por el esfuerzo y la perseverancia.

4.2.2. Participación

Así también, en la **base consolidada general**, las alumnas también se encuentran con algunas dificultades al momento de asistir a las clases (gráfico 2), en donde la principal tiene relación con la lejanía del lugar en donde se realizó la escuela. Esto puede ser un problema, sobre todo para las mujeres que viven en otras comunas fuera de las que comúnmente se desarrollan las escuelas, lo que hace que sólo quienes residen en esos lugares puedan acceder a esta instancia.

Gráfico 2: Dificultades para participar en la EBM



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Aún así, las ganas de aprender son suficiente motivación para que las mujeres sacrifiquen parte de su tiempo libre y de descanso para asistir a la escuela, lo que se vería explicado por el promedio de sesiones a las que generalmente asisten: 6 sesiones de un total de 7, es decir, una asistencia de un 90%. También influye la

actitud de las instructoras que están constantemente alentando a sus alumnas para que no se rindan y continúen. Pese a todas las barreras para faltar, gran parte de ellas cumplió su objetivo y finalizó la escuela exitosamente:

“levantarse un domingo temprano, o sea fueron casi tres meses, ¿yo? Así ¡wow! Impresionante, o sea el esfuerzo...En las mañanas era así como ohh, hay que levantarse de nuevo, ya ok, ya vamos sí, ya vamos” (Alumna 1, 31 años)

“me gustó ver a la Cynthia sobre todo que es tan buena pa tirar pa arriba a la gente, la energía que ponían pa entusiasmarnos, pa...porque yo estuve varias veces por dejarlo botado” (Alumna 2, 59 años)

“uno si se motiva la hace, y a lo mejor no estai tan motivada pero chuta vai viendo avances po, y te vai motivando aunque sea de a poco, vai viendo logros...y llegai po!” (Alumna 1, 31 años)

También para las mismas instructoras la participación en la escuela nace de una motivación personal pero que desemboca en una búsqueda por el bien común, cuyas convicciones se enfocan hacia la perspectiva de género y el compromiso social, lo que empuja a cooperar y a convertirse en agentes de cambio:

“la razón por la que me uní a Macleta fue distinta eh...tuvo más que ver con un componente de género que de sustentabilidad” (Instructora 2, 32 años)

“la principal razón por la que hacemos la escuela es mujeres en la calle en bicicleta, mujeres empoderadas, mujeres que cambian su perspectiva de la ciudad” (Instructora 1, 33 años)

En ocasiones, la participación como alumnas termina por ser insuficiente, adhiriendo con la misión y la visión que tiene la misma organización, motivadas muchas veces por el ejemplo de quienes les enseñaron a pedalear:

“Yo creo que muchas que ejercen el cambio es también por el ejemplo y pueden haber visto a estas mujeres que se sacan la cresta todos los domingos por bolitas de dulce” (Instructora 1, 33 años)

“cuando terminamos ese curso y a mí me hicieron la invitación de incorporarme a Macleta (...) Fuimos 3 que habíamos aprendido juntas a andar en bicicleta y que nos metimos en Santa Isabel y después estuvimos en, después pasamos a ser parte de Macleta” (Instructora-Alumna, 33 años)

4.2.3. Propuesta educativa: educación vial y metodología EBM

Como se ha mencionado, la importancia que tiene la escuela no sólo consiste en entregarles a sus alumnas las herramientas para aprender a pedalear o mejorar sus habilidades en la bicicleta, sino que es el único espacio que existe actualmente en la ciudad, organizado de manera frecuente y sistemática, para entregar educación vial (**Ver Anexo 2**).

Parte importante del currículum educativo explícito que posee la escuela está enfocado en entregar diferentes contenidos clase a clase mediante charlas a cargo de distintas miembros de Macleta e invitadas especializadas en las siguientes temáticas: conocer y ajustar la bicicleta, nociones básicas de mecánicas, planificación del viaje y rutas, equipamiento de la bicicleta, nociones básicas de las leyes del tránsito y seguridad vial, y actitud en el desplazamiento.

Para las alumnas entrevistadas, los contenidos recibidos durante las clases quedan muy internalizados, a menudo son cosas que desconocían pero que ahora al tenerlas presentes incorporan en sus viajes en bicicleta, adquiriendo una cultura vial y cultura ciclista:

“no sólo aprendí a andar en bici, les digo, aprendí cosas que no tenía idea, que hay que señalar, todas las cosas que tiene que tener la bicicleta, las normas, las partes legales, que si yo atropello a un peatón oye, me puedo ir detenida igual que si lo atropellara con un auto!” (Alumna 1, 31 años)

“Yo he visto muchos ciclistas que en ese sentido siguen o que también usan el cruce peatonal y yo no hago eso porque lo aprendí” (Alumna 3, 25 años)

“En algunas partes me iba por la ciclovía y por otras partes me iba por calle, y manteniendo y usando todo lo que aprendí, o sea avisar cuando iba a virar y todo eso” (Alumna 5, 48 años)

“Pero también me he dado cuenta y uno cuando está arriba de la bicicleta y con lo que te enseñan las chicas ahí es que también hay mucha culpa del ciclista, ¿y por qué? Porque no van con casco, no van con luces, generalmente van mirando la luna, no están de acuerdo al tránsito” (Alumna 4, 47 años)

La educación vial resulta sumamente importante para acercar a toda la ciudadanía a la cultura ciclista o bicicultura que se ha gestado en Chile en el último tiempo, así como para evitar y mejorar las problemáticas en las relaciones de convivencia que se dan en el espacio público. En este punto, la EBM canaliza la información y las experiencias que no sólo ayudan a las mujeres que consideran el ciclismo urbano como una opción para transportarse o para recrearse, sino que también las sensibiliza en la forma de relacionarse con los otros ciclistas estando en la posición de peatón o conductora:

“pa mí esto ha sido un mundo totalmente nuevo, o sea yo me subí a una bici y ahora veo ciclistas por todos lados y me preocupo de no pararme en la ciclovía cuando van pasando, y cuando tengo opción de cruzar cuando voy de peatón o de preocuparme que puede venir alguien, ando mucho más pendiente” (Alumna 1, 31 años)

“es divertido porque cambió la forma en que manejo...ahora yo manejo súper poco, pero cuando manejo, manejo distinto. Yo antes manejaba bien rápido, como cortando espacio porque quería llegar rápido po, era mi espacio y mi tiempo, cachai? Ahora no, ahora manejo mucho más tranquila, o estoy consciente que hay que compartir la calle, me nace nomás, naturalmente” (Instructora 2, 32 años)

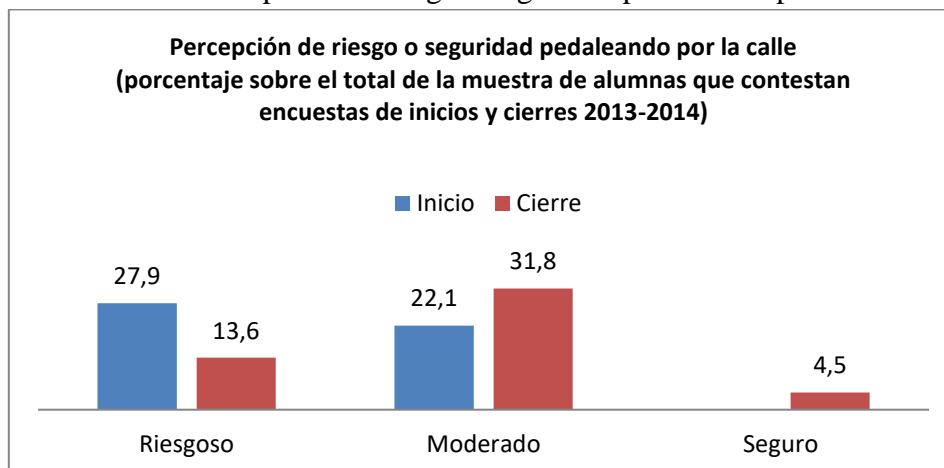
“lo reconozco, era pésima conductora con los ciclistas...ya no. Trato, les doy su espacio, me corro, trato también de adelantarlos lejos, no de adelantarlos cerca, a veces incluso espero que pase el auto a mi izquierda, espero que pase y yo pa adelantarlo, o sea no los paso así rozando no, no porque pienso que podría ser yo” (Alumna 5, 48 años)

“ahora tengo una visión distinta de la gente que anda en bicicleta porque yo soy de auto, entonces tengo la visión del automovilista y decía ay, los gallos en bicicleta, en cambio ahora te da una visión distinta. Yo ahora respeto a mis amigos de bicicleta” (Alumna 4, 47 años)

“Puede ser que esté más cuidadosa, a lo mejor, puede ser, sí...puede ser que ahora me ocupe más de mirar, más cautelosa de mirar” (Alumna 2, 59 años)

Parte de esa educación que se entrega en la escuela tiene relación con la disminución en las percepciones de riesgo en distintas circunstancias. Si se revisan las respuestas de quienes contestan la pregunta sobre cuán riesgoso o seguro creen que es andar por la calle y la vereda presentes en las encuestas cuantitativas, como se ve en los gráficos 3 y 4, las percepciones de riesgo disminuyen después de haber cursado la escuela.

Gráfico 3: Percepción de riesgo o seguridad pedaleando por la calle



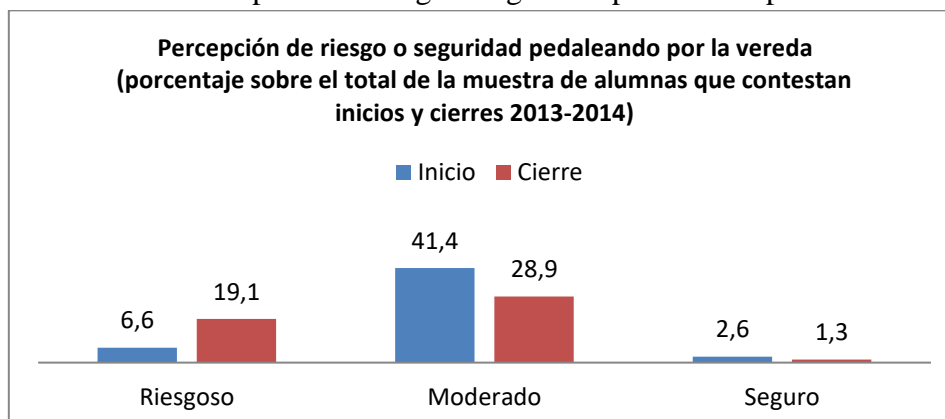
Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de inicio y cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

En situaciones donde pedalear por la calle era visto al inicio como algo riesgoso, al finalizar la escuela el riesgo pasa a ser más moderado, e incluso hay un 4,5% que dice que es seguro, respuesta inexistente en el comienzo. Así también, al empezar el curso las alumnas veían el pedalear por la vereda con un riesgo moderado, al finalizarlo, esta percepción cambia. Esto se debe a los contenidos entregados durante los cursos, donde a todas las alumnas se les entrega información sobre el reglamento del tránsito en cuanto a los deberes y derechos de la bicicleta y otros consejos provenientes de las mismas experiencias de las instructoras.

Además, a quienes participan del nivel BVA, la metodología de enseñanza consiste en salir a ruta, es decir, circular con el grupo por la calzada en distintos circuitos cercanos al lugar de realización de la escuela para que adquieran mayor seguridad,

todo esto en compañía de las instructoras de este nivel que están constantemente supervisando y corrigiendo los errores de las alumnas cometidos durante el trayecto, para que así puedan evitarse en el futuro.

Gráfico 4: Percepción de riesgo o seguridad pedaleando por la vereda



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de inicio y cierre de Macleta de las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Todo esto está en sintonía con la misma orientación de la EBM, en que se fomenta el uso femenino de la bicicleta en el espacio público, y que también se vincula con el empoderamiento que poco a poco van adquiriendo estas mujeres: de temerle a la calle, luego son capaces de circular por la calzada cuando no existen ciclovías, y así ejercer parte de su derecho ciudadano que es el acceso a utilizar los espacios públicos.

De esta manera, la escuela incide en algunas percepciones con que las alumnas ingresan y con las que finalizan los cursos, ya que como currículum implícito se encuentra la socialización política de las mujeres, presente en todas las charlas que se dictan cada clase, esto es, la promoción del ejercicio de una ciudadanía femenina más activa a través de la reapropiación del espacio público con el uso de la bicicleta en las calles.

La metodología de enseñanza, a pesar de mantener la misma lógica que tuvo desde el inicio de la escuela en 2008, ha ido incorporando algunas modificaciones en su malla curricular que permiten una mejor aproximación con la realidad a la que se deben enfrentar muchas de las nuevas ciclistas son formadas en la EBM.

Así lo declara una de las instructoras, quien también fue alumna hace unos años atrás y una de las precursoras del nivel Bájate de la vereda intermedio, que hace dos años atrás sólo se llamaba Bájate de la Vereda y era contemplado para las ciclistas más avanzadas que ya tuviesen las habilidades para salir a ruta. A partir de su propia experiencia, luego de haber cursado el AP y de continuar en la escuela siguiente junto a un grupo de compañeras, surgió la necesidad de dividir el Bájate de la Vereda en intermedio y avanzado, para que aquellas mujeres que habían aprendido a pedalear pero que aún no tenían la seguridad para salir a ruta, pudiesen practicar algunos ejercicios de destrezas antes de dar el paso hacia la siguiente etapa:

“no estábamos en condiciones de pedalear todavía por la calzada porque recién habíamos aprendido, entonces habían cuestiones de partida y freno que no manejábamos bien, no habíamos aprendido a señalar, no teníamos idea cómo señalar porque no soltábamos la mano del manubrio, jamás partíamos de pie, habían ciertos titubeos y ciertas maniobras como de esta motricidad fina que tener pa andar en bicicleta que no controlaba, y resulta que fue ahí cuando me acuerdo que a las chicas, en esa época fue la Ivana mi profe y la Maya parece, que ya no está, ellas fueron mis profesoras, y el Bájate avanzado las estábamos como que lo forzamos a que las chicas nos tuvieron que dividir en dos grupos” (Instructora-Alumna, 33 años)

“y nosotras empezamos a trabajar en el Bájate de la vereda intermedio que hoy día ya es un curso formalizado” (Instructora-Alumna, 33 años)

Los cambios metodológicos implementados responden a la necesidad de la escuela de efectivamente ajustarse al contexto actual y a las dificultades que deben enfrentar las ciclistas novatas al momento de finalizar el curso. Sin esa aproximación, sería muy probable que muchas mujeres se desanimasen de pedalear luego de experimentar algún obstáculo asociado a la infraestructura, a la conducta de los demás o simplemente por falta de práctica de destrezas con personas que pueden aconsejarlas y animarlas, preparándolas para la conducción segura y responsable de la bicicleta:

“Con el paso de los años, lo que ha ido aumentando ha sido la cantidad de ejercicios que hoy día como que te preparan para andar por la calzada, y nosotras en el Bájate de la vereda intermedio lo que hemos incorporado son algunos ejercicios que te permitan andar en Ciclovía, que eso antes no lo tenía” (Instructora-Alumna, 33 años)

“ahora empezamos a hacer algunos ejercicios como de pedaleos, de simular ciclovías, de pedalear bidireccionalmente, hemos incorporado esos ejercicios de por ejemplo qué pasa cuando tienes los autos estacionados y tienes 50 cms. o menos para avanzar (...) nosotras ahora empezamos a asumir cada vez con más sentido de realidad qué cosas son las que van pasando” (Instructora-Alumna, 33 años)

De esta forma, el nivel intermedio sirve de base para guiar a las alumnas que se encuentran en la transición entre el aprendizaje por primera vez y la práctica en la calle, mejorando su experiencia a través de un método establecido, pero a la vez dinámico y adaptable a la situación del grupo que se vaya conformando en el momento:

“tenemos a mujeres en niveles como súper complejos, entonces nosotras lo que tenemos hoy día es un set de ejercicios que vamos, de acuerdo a los perfiles que tenemos, vamos adaptando” (Instructora-Alumna, 33 años)

Cada mujer es un mundo distinto, y mientras a unas les cuesta más aprender que a otras, la preocupación por parte de las instructoras de los tres niveles está presente en todo momento. En el nivel BVA la situación es un poco más compleja y requiere una mayor supervisión, puesto que salir a pedalear a la calle genera una mayor

probabilidad de accidentabilidad que se puede prevenir a priori en situaciones a futuro, promoviendo también el autocuidado y la precaución ante eventuales peligros:

“de repente me pasó que una alumna se puso nerviosa y frenó, chantó en la mitad de la calle y casi se cayó la alumna que venía detrás y eso de caerse en la calle con autos que vienen al lado tuyo puede ser súper peligroso... Otras que miran pa atrás y pierden el equilibrio y se desplazan hacia el interior de la calzada, también es peligroso porque la pueden atropellar, entonces es súper bueno que yo vea esas cosas, cosa de poder intervenir yo ahí y darle la instrucción ahí para evitar un accidente el día de mañana” (Instructora 2, 32 años)

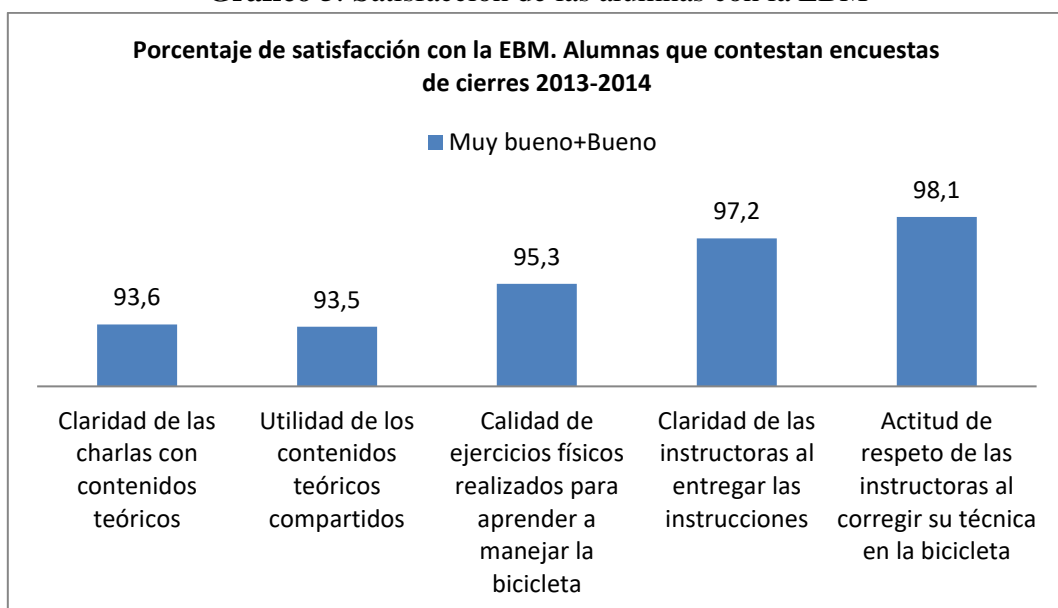
4.2.4. Evaluación y satisfacción con la EBM

Al momento de medir la satisfacción con la metodología de enseñanza la EBM, la gran mayoría evalúa los aspectos técnicos pero también humanos de la escuela como muy bueno o bueno. Lo mejor evaluado, tal como se presenta en el gráfico 5, fue la actitud de respeto de las instructoras al corregir su técnica en la bicicleta, lo cual refuerza el supuesto de trabajo respecto al ambiente que se genera en la escuela, que produce confianza y mayor seguridad en el aprendizaje.

“desde el modelo de enseñanza que se tiene tradicionalmente con las mujeres, lo que hablábamos antes de esta condescendencia de pobrecita, no puedes andar, todo ese tipo de cuestiones cambia completamente, o sea, tú le preguntas a una persona que es instructora en Macleta ella jamás hoy día te va a decir pucha oh” (Instructora-Alumna, 33 años)

Así también, la claridad de los contenidos entregados por las instructoras resulta ser algo fundamental, ya que a través de ellos no sólo se entregan destrezas prácticas en la bicicleta sino también información en donde se traspasan conocimientos sobre educación vial, ciudadanía, promoción del ciclismo urbano y otros temas atinentes a las problemáticas femeninas en el espacio público, como el acoso callejero, charla que se incorporó durante este año 2014.

Gráfico 5: Satisfacción de las alumnas con la EBM



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014
(4 escuelas en total)

Profundizando en este último aspecto, la opinión de algunas entrevistadas coincide en la importancia y valoración no sólo de los ejercicios físicos, también de las charlas en donde se compartía información y que son uno de los ejes centrales de la escuela:

“de partida nos hacían una parte teórica y después práctica...La teórica yo la encontré súper importante, que te enseñaran, que te enseñaran las partes de una bicicleta, a elegir una bicicleta porque es lo que uno nunca sabe” (Alumna 2, 59 años)

“todo lo que te enseñan del tema de infraestructura vial, de cómo hacerlo bien, de cómo aprender, yo encuentro que súper bien, o sea me encantó” (Alumna 5, 48 años)

“las charlas fueron buenísimas, todas las charlas que se dieron como en complemento de esto como el tema de la regulación, lo legal del tema, cómo usar las herramientas para la bicicleta, la otra charla fue como el aporte de la bicicleta en la vida, en el proceso” (Alumna 4, 47 años)

Respecto a la utilidad de los contenidos entregados en las charlas que se dictan clase a clase durante los cursos, existen temáticas que son mejor evaluadas que otras, en orden de importancia para las alumnas como se presenta en la tabla 7, en donde la principal fue sobre mecánica, seguida por la información sobre seguridad vial y la ergonomía de la bicicleta para ajustarla a los requerimientos de cada usuaria. Esto da cuenta de que en las charlas formales efectivamente se está entregando educación vial y que está siendo bien aceptada por parte de las encuestadas, ya que posiblemente podrían ser aspectos total o parcialmente desconocidos para ellas pero que resultan esclarecedores, especialmente al momento de conducir con responsabilidad este vehículo en la vía pública.

Tabla 7: Charlas mejor evaluadas

Charla	Porcentaje
Mecánica	44,2
Seguridad vial y prevención de accidentes	18,9
Conocer y ajustar la bicicleta	13,7
Todas	12,6
Vida sana y beneficios de la bicicleta	6,3
Bienvenida	2,1
Actitud en el desplazamiento	1,1
Otra	1,1
Total	100

Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

La mecánica comienza a aparecer en la EBM, al menos como noción básica, no sólo para enseñarles a las mujeres a reparar su bicicleta en caso de avería, también como protección ante eventuales aprovechamientos por desconocimiento, que muchas veces ocurren en los talleres mecánicos.

“el tema de que no sea simplemente un curso pa aprender a andar en bici sino que te enseñen desde cosas mecánicas, porque no porque seas mujer no te vas a poder ensuciar con grasa, o sea hay que echarle aceite, hay que limpiarla, por lo menos su mantención básica, que se preocupen de que no te vayan a hacer tonta en un taller” (Alumna 1, 31 años)

Si bien ésta ha sido vista como algo más masculino, impartirla durante los cursos responde a la lógica de autonomía femenina que posee la escuela, la cual es bien recibida por las mujeres que participan de ella, ya que para la mayoría, aspectos como la reparación y mantención mecánica son temáticas lejanas, que tal vez nunca se proyectaron haciendo.

El tópico sobre seguridad vial y prevención de accidentes es el segundo más valorado, la cual incluye contenidos sobre leyes del tránsito, deberes y derechos como ciclista, qué hacer en caso de accidente y cómo hacer de la conducción en bicicleta una experiencia más segura, lo que es valorado por aquellas que llegan a la escuela para desarrollar más autoconfianza.

Si bien no existen charlas específicas respecto a las temáticas principales que aborda esta investigación, tales como el género y la ciudadanía, sí se encuentran de manera implícita en cada una de las charlas que se dictan durante las siete sesiones de duración de los cursos. A partir de la primera escuela del presente año, se incorporó una charla sobre acoso callejero a cargo de integrantes del Observatorio Contra el Acoso Callejero (OCAC), que intenta informar y sensibilizar a las alumnas sobre sus derechos en la vía pública, así como también generar un espacio de encuentro para compartir experiencias relativas al tema. Esto resulta relevante pues, son las mujeres quienes se ven más proclives de ser acosadas en el espacio público, lo que muchas veces pasa inadvertido por ser una práctica que no constituye delito, al menos en su forma verbal e intencional, y que además es aceptada y justificada por los hombres, e incluso por las mismas mujeres.

En cada clase, especialmente en la charla de bienvenida dictada durante la primera sesión, se hace hincapié en que el uso de la bicicleta como medio de transporte no sólo es una medida utilitaria, sino también una declaración política, que enfocada hacia las mujeres es un modo de establecer presencia y visibilidad como género.

De cualquier manera, la mayor parte de las personas que participan de esta escuela se forman una opinión muy positiva, destacando que es una instancia no únicamente para aprender, sino que también para sociabilizar con otras mujeres, participar de una actividad social y distraerse:

“Yo por lo menos del curso salí feliz” (Alumna 1, 31 años)

“me encantó, compartir y todo, era súper divertido...fue súper grato, era como ay, quiero que sea domingo pa ir” (Alumna 3, 25 años)

“yo lo encontré genial, o sea yo creo que es maravilloso que estas chicas existan” (Alumna 2, 59 años)

“todo eso me gustó fijate y aprendí como mucho de eso...es una experiencia súper recomendable para todos, no solamente pa las mujeres, para todos” (Alumna 4, 47 años)

“Lo encontré como súper bueno, la organización, o sea eh...las chiquillas como súper entregadas a su trabajo...” (Alumna 5, 48 años)

De la satisfacción con todo el proceso se desprende también que estas mujeres se puedan llegar a convertir en agentes de cambio social en al menos dos aspectos: promoviendo entre sus círculos la existencia de la escuela, para que así otras mujeres puedan sumarse a esta iniciativa, así como compartiendo la información con otros, educándolos en el manejo responsable de la bicicleta:

“difundo todo lo que pueda enseñar, tanto el cuidado de los animales, que tenís que andar bien en la bicicleta, que por lo menos te preocupís de tener tu casco, que los frenos revisarlos, que esté todo más o menos en regla” (Alumna 1, 31 años)

“hoy día un compañero se va a comprar una bici... porque yo empecé oye...y me dijo oye, quiero comprarme una bici y yo sí, podríai venirme a la pega en bici” (Alumna 3, 25 años)

“a mi nuera le hablé mucho de la guía que nos dieron de pedaleo” (Alumna 2, 59 años)

“lo que sí era el tema de tratar de concientizar de que hay una cultura de bicicleta y que la mayoría de mi gente es automovilista y que hay que tomarle respeto al ciclista y que hay que tener consideración al ciclista eso sí lo he hecho, más que el hecho de andar en bicicleta” (Alumna 4, 47 años)

“hay harta gente como más cercana que está andando en bicicleta” (Instructora-Alumna, 33 años)

4.2.5. Relaciones organizacionales

Macleta posee una amplia red de contactos, tanto nacionales como internacionales, en que dentro de los primeros se encuentra el trabajo cooperativo con algunas organizaciones ciclistas y ciudadanas que funcionan en Santiago como Recicleta, Ciudad Viva, Bicicultura y Ciclorecreovía, entre otras:

“nosotras funcionábamos un poco con Ciudad Viva, con Bicicultura, con otras organizaciones emblemáticas más antiguas, sí, los Recreovía también” (Instructora 1, 33 años)

“en ese tiempo nosotras contábamos, bueno, Macleta contaba con un equipo de colaboradores que eran todos hombres, en ese momento eran de Recicleta, nuestra organización hermana” (Instructora-Alumna, 33 años)

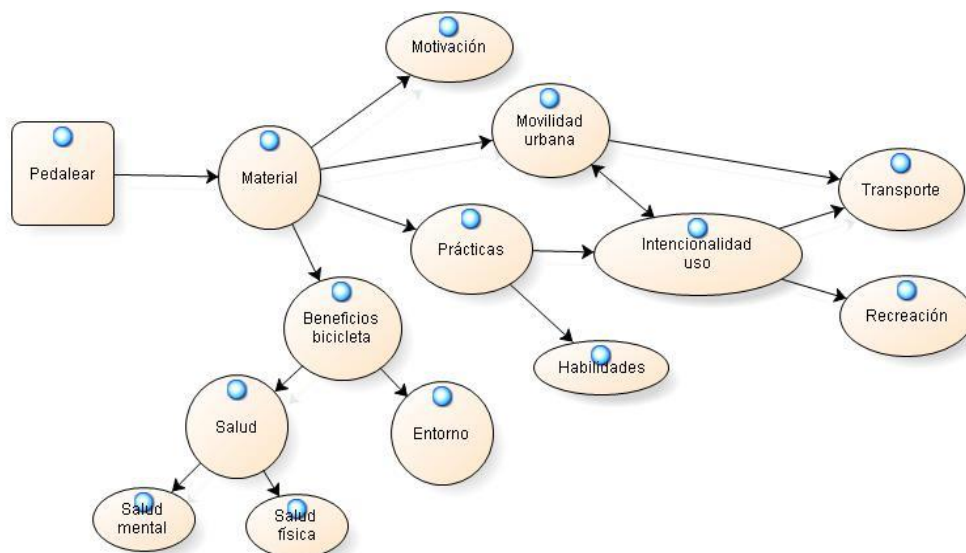
Recicleta es una organización también sin fines de lucro que básicamente se dedica a recuperar bicicletas en desuso para ser donadas a personas que realmente las necesitan para transportarse por la ciudad y que no tienen dinero para comprar una. El vínculo que tiene con Macleta es prestarle apoyo logístico y mecánico a la EBM, además de facilitar una cantidad determinada de bicicletas para que éstas sean utilizadas por alumnas del nivel AP que todavía no pueden acceder a una propia para aprender, lo cual facilita en gran medida la participación de esas mujeres en el curso, incentivando todavía más su asistencia.

La solidaridad interorganizacional es el motor clave para llevar a cabo no solamente la escuela Bici Mujer, también para visibilizar a la bicicleta como medio de transporte igual de válido como los demás, así como posicionar a estas organizaciones como socialmente conscientes y un aporte para la sociedad, en donde la sinergia que se produce entre ellas puede llegar a producir pequeños cambios en las personas, que replicados con frecuencia pueden convertirse en una potente herramienta de transformaciones sociales

“esa vez que nosotras hicimos la segunda escuela que fue en El Bosque nosotros no sólo hicimos las clases, sino que las alumnas que se graduaron en situaciones, hay alumnas que se quedaron con su bicicleta con la que aprendieron y eso fue muy lindo (...) porque no podís hablarle a una mujer que no tiene una bicicleta de lo maravilloso que es andar en bicicleta y andar en la calle si no tiene las lucas pa comprarse” (Instructora 1, 33 años)

4.3. Dimensiones materiales del acto de pedalear

Diagrama 2: Dimensiones materiales del pedalear

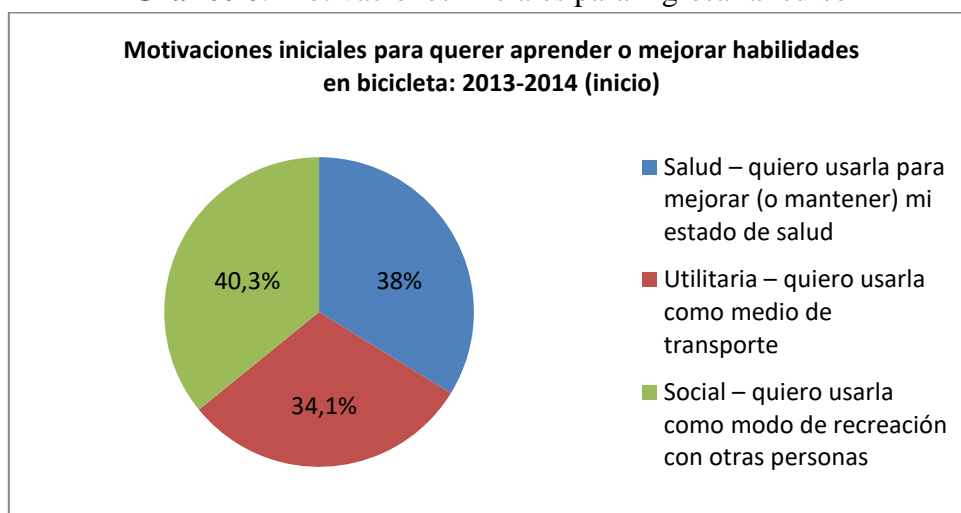


Elaboración propia en base a todo el material recopilado

4.3.1 Motivaciones

Desde la base consolidada general, las motivaciones iniciales con las que las alumnas ingresarían a la EBM son al menos de tres tipos, siendo alternativas de respuesta para la pregunta “¿Cuál es tu principal motivación para aprender a andar en bicicleta o mejorar tus habilidades?” En donde éstas son por salud (para mejorar o mantener el estado de salud), social (para utilizarla como medio de recreación con otras personas) y utilitaria (como medio de transporte). En los gráficos 6 y 7 se detallan las motivaciones con las que ingresan las alumnas al inicio del curso y al final.

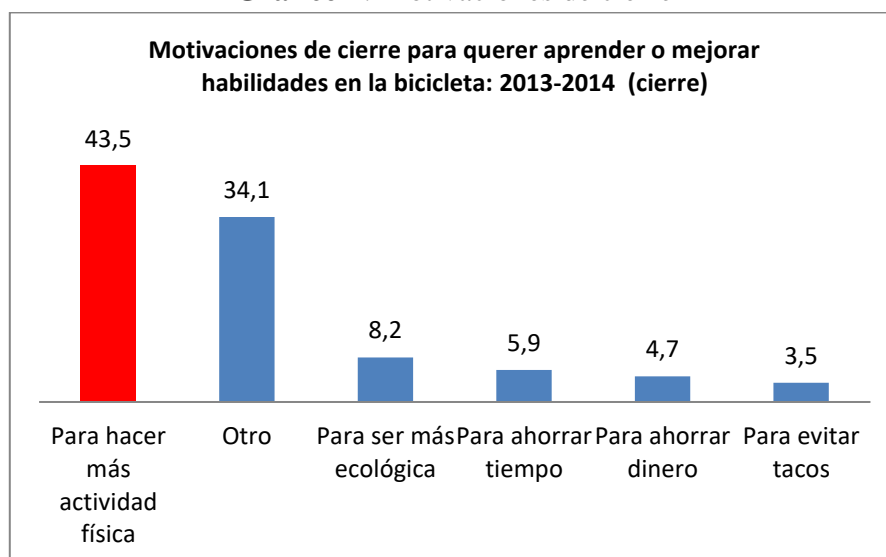
Gráfico 6: Motivaciones iniciales para ingresar al curso



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de inicio de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Una limitación metodológica encontrada al examinar las bases de datos, es que las alternativas de respuesta en las encuestas de inicio y cierre son diferentes para la misma pregunta. En el inicio, son sólo tres alternativas de respuesta, y para el cierre son seis, por tanto no se pueden comparar aunque sí relacionar algunas categorías.

Gráfico 7: Motivaciones de cierre

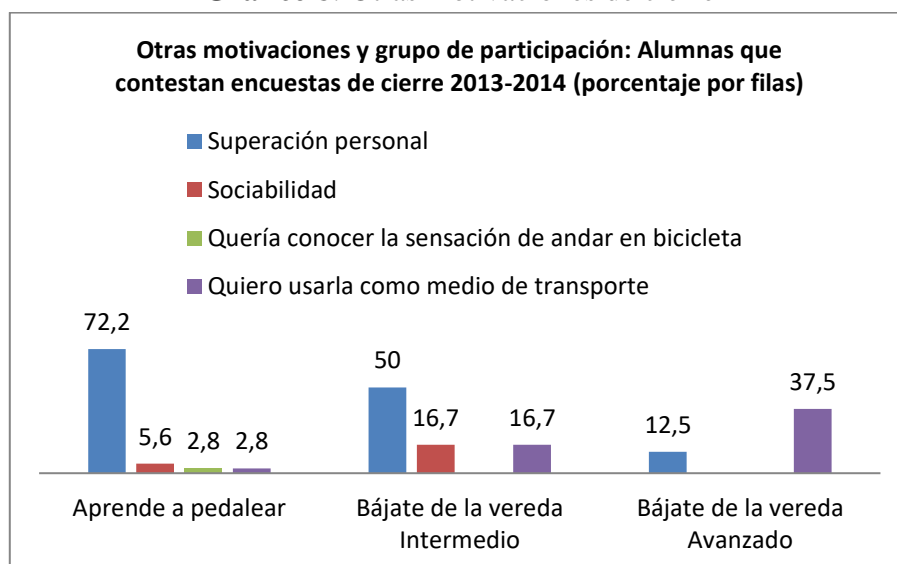


Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

En las encuestas de cierre, la principal motivación para usar la bicicleta es para hacer más actividad física, en donde le sigue otra razón. La primera sería coherente con las motivaciones iniciales de las alumnas, en donde la segunda prioridad que se ve en el gráfico 6-98 se encuentra en el mejoramiento o la mantención del estado de salud (38%). A su vez, las respuestas “Para ahorrar tiempo”, “Para ahorrar dinero” y “Para evitar tacos” podrían agruparse en una sola categoría que fuera “Utilitaria”, tal como aparece en el inicio, sumando un 14,1%.

Ahora bien, esa otra razón que aparece en el gráfico 7 se explora en una pregunta aparte para explicar las razones de la respuesta “Otro”, tal como se presenta en el gráfico 8, en donde la mayoría dice que es por superación personal, especialmente para aquellas que participan de los niveles más básicos. Esto podría significar que el aprender a andar en bicicleta es visto como una deuda pendiente para muchas de estas mujeres, con perder el miedo a algo que no se había logrado antes por temor a caerse o hacer el ridículo, o simplemente por sentir vergüenza, ya que se da por sentado que todos saben andar en bicicleta. Esto se refleja mucho más en los niveles iniciales de aprendizaje.

Gráfico 8: Otras motivaciones de cierre



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Aquí la superación personal es una tarea pendiente que está fuertemente relacionada con mujeres que desde su infancia nunca aprendieron a andar en bicicleta por una u otra razón, o que aprendieron pero que por un evento traumático (como una caída, por ejemplo) les dio miedo volver a subirse a una, y ahora quieren volver a intentarlo. Muchas mujeres, después de una caída traumática nunca más se vuelven a subir a una bicicleta (Porras, 2014), lo que coincide con al menos uno de los relatos de las entrevistadas:

“tuve como dos intentos como a los veinte y algo y no fue bueno, no me acuerdo ni siquiera fijate si esa bicicleta fue mía o no fue mía, pero sí sé que me caí cuando lo

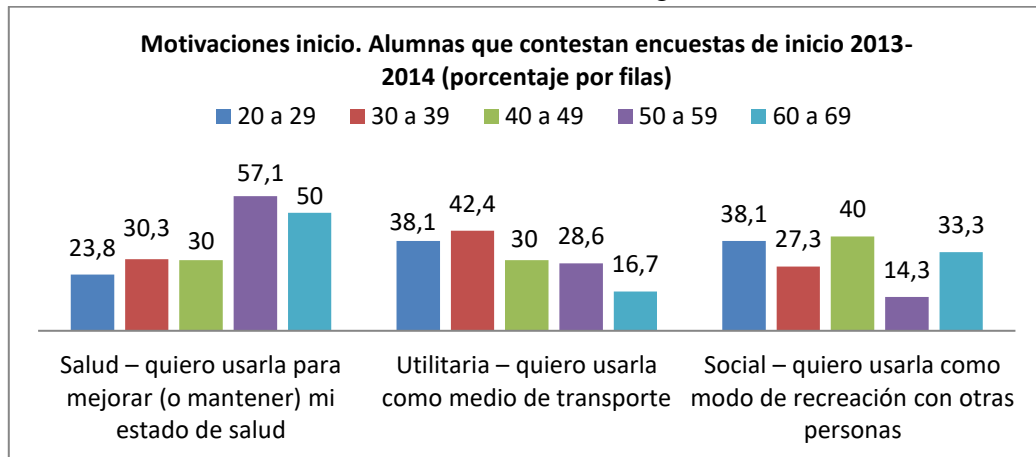
intenté, una amiga me estaba enseñando, y me caí, bueno, me acuerdo que fue más o menos fuerte la caída porque tuve que dejar de ir a trabajar, y de ahí lo dejé, la dejé, nunca más” (Alumna 2, 59 años)

Esto último estaría conectado con la preocupación femenina por la seguridad, lo que hace que ellas sean menos proclives a arriesgarse en distintos ámbitos (Harris, Jenkins y Glaser, 2006; Emond, Tang y Handy, 2009), sobre todo cuando está relacionada con su integridad física.

Así también, ingresar a la escuela es una posibilidad de perder el miedo al uso del espacio público, es decir, aquellas que ya saben andar desean dejar atrás el miedo a transitar por la calle en la bicicleta. Al lograr vencer este desafío, esto se convierte en un logro personal y en una forma de empoderamiento femenino.

Las motivaciones que tienen para usar la bicicleta las alumnas al inicio del curso se ven en el gráfico 9 con más detalle y desglosado por tramos etarios:

Gráfico 9: Motivaciones iniciales según tramo etario



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de inicio de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

En la categoría Salud, son las mujeres de edad avanzada son quienes más comienzan a preocuparse por este tema. Según algunos estudios sobre los beneficios de usar la bicicleta regularmente, ésta ayudaría no sólo a controlar el peso corporal, sino también a mejorar y fortalecer el sistema cardiovascular, tratar o prevenir la diabetes tipo 2 y hasta reducir el riesgo de manifestar cáncer de mama, entre otras ventajas para la salud (Carmichael y Burke, 2004; Herrera, 2005, Cavill y Davis, 2007). Si se piensa que las mujeres mayores tienen más riesgo de presentar distintas patologías, resulta consecuente que este segmento sea el que se preocupe más por su salud física.

En la categoría Utilitaria, son las mujeres jóvenes, adultas jóvenes y de mediana edad quienes se verían más interesadas en usar la bicicleta para transportarse, pues coincidiría en que son los segmentos que realizan más desplazamientos cotidianos debido a sus actividades (estudiar, trabajar, trasladar a otras personas, etc.), en comparación con mujeres sobre los 60 años, que ya están en edad de jubilación

laboral. Esto se puede constatar en los siguientes relatos, en donde la optimización del tiempo y de la calidad de viaje están muy presentes y se valoran al momento de considerar este medio para uso cotidiano:

“Para transportarme. Claro, me compré la bici acá en Santiago para empezar a irme de donde vivo al trabajo” (Alumna 3, 25 años)

“pa mí fue un tema súper utilitario...cuando salí de la universidad empecé a trabajar cerca de mi casa, pero el trayecto a este trabajo siempre estaba con mucho taco, mucho, mucho taco entonces la micro y el auto eran malas opciones, así que me empecé a ir en bicicleta por el Parque Vespucio, así que iba por ahí porque era más rápido, pero sólo utilitariamente y sólo un trayecto, la usaba súper poco” (Instructora 2, 32 años)

“yo dije yo me demoro media hora y me voy colgando en la micro a las 8 de la mañana y tengo que hacer dos trasbordos pa una distancia ridícula que podría durar 15 minutos en bicicleta, entonces no puede ser que me vaya a demorar la mitad, no vaya a gastar en pasaje o sea, no hay por dónde perderse...pero fue por una amiga que me dijo lo que se demoraba ella” (Instructora 1, 33 años)

En la categoría Social (como medio de recreación con otras personas), las mujeres sobre los 40 años representan un poco menos de la mitad de las respuestas en esta categoría. Así también para las más jóvenes. En el relato de una de las entrevistadas, la importancia de sociabilizar con su familia fue uno de las motivaciones por las cuales aprender ya de adulta:

“yo tengo nietos ahora, tengo dos nietos entonces están en la etapa de aprender a andar en bicicleta y yo no iba a saber a andar en bicicleta pa ayudarlos o pa andar con ellos, así que no, fue como eso” (Alumna 2, 59 años)

En Chile, y en especial en la Región Metropolitana, la bicicleta se ha convertido en el último tiempo en un objeto de gran impacto que no sólo ha facilitado los desplazamientos cotidianos de sus usuarios, sino que también ha sumado adeptos para su uso social, recreativo y deportivo gracias a las campañas de visibilidad que las distintas agrupaciones ciclistas y ciudadanas han realizado, y que han encontrado paulatinamente la voluntad política para que más personas puedan integrar a la bicicleta en sus vidas.

Una referencia clave para el aumento en el uso recreativo de la bicicleta, **aunque no la única**, es la iniciativa Ciclorecreovía, instancia que funciona en distintas comunas de la capital y que también se ha expandido hacia Concepción y Antofagasta, que implica el cierre de ciertas calles y avenidas los días domingos a vehículos motorizados, de 9 a 14 horas, para el uso ciudadano de formas no motorizadas de esparcimiento en estos espacios. Esta iniciativa permite que familias y personas de todas las edades puedan disfrutar de estas actividades, y también proporciona el

espacio para que la Escuela Bici Mujer pueda funcionar y darse a conocer en directo a toda la comunidad.

De esta manera, la bicicleta se convierte en un aparato con el que se pueden realizar distintas prácticas sociales, como salir a pasear en familia y compartir con amigos, hacer un deporte al aire libre, transportarse en los trayectos del día a día para ahorrar tiempo y dinero, conocer y disfrutar la ciudad de una manera distinta, y en definitiva, aprovechar los beneficios que este vehículo trae aparejados.

Ahora bien, profundizando los datos cuantitativos, las motivaciones con las que las alumnas entrevistadas inician la EBM son por razones sociales, utilitarias y de superación personal, conectadas entre sí por el miedo, la inseguridad y la vergüenza.

Para aquellas que participaron del nivel AP, la sociabilidad en bicicleta se entremezcla con la superación personal, donde pensar en su uso recreativo, al menos inicialmente, sigue la lógica del crecimiento en el número de ciclistas en Santiago, lo que hace que estas mujeres comiencen a pensar en la posibilidad de usarla ya que ven a otros, cercanos y a veces no tanto, hacerlo:

“Yo llegué a la Escuela Bici Mujer porque tenía muchas ganas de aprender a andar en bicicleta...Entonces siempre fue un deseo, un anhelo que tenía y que nunca pude concretar (...) Todo el mundo en la pega se iba en bicicleta y yo era la única de mi grupo de amigas que no andaba” (Instructora-Alumna, 33 años)

No saber andar en bicicleta empieza a convertirse en una preocupación, en una frustración que tal vez siempre se ha tenido y que ahora se vuelve notoria, por lo que surge la idea de cumplir este anhelo tan deseado, que en ocasiones produce también vergüenza por no saber cómo hacerlo, como parte de un crecimiento personal y una búsqueda interna, pero gatillada a partir del reconocimiento de los demás, de lo que los otros hacen/dicen y del querer ser parte de ese grupo de referencia. La vergüenza también está vinculada con el hacer el ridículo, el caerse y ser el hazmerreír. Estas cosas suponen una inseguridad personal que las hace sentir más susceptibles y vulnerables:

“Es como el trauma de que tus amigos salen y te dicen oye, vamos a ir a andar en bici y es como ay, yo no puedo porque yo no sé...y obviamente el bullying de que guajaa no sabe andar en bici” (Alumna 1, 31 años)

La edad también sale a relucir cuando se trata de lograr nuevos desafíos, en donde muchas veces las mujeres mayores comienzan a hacer un recuento sobre sus vidas y las metas que desean alcanzar, buscando la forma de cumplir con este sueño no realizado:

“tú tenís que ubicarte de que yo tengo 59 años, entonces el andar en bicicleta pa mí era un tema pendiente de mi vida, de repente en conversaciones no sé qué, no, yo no he andado en bicicleta...de verdad que era algo que hace tiempo quería lograrlo” (Alumna 2, 59 años)

Otro factor que influye mucho en la decisión de aprender a pedalear es el imperativo social existente, en el que la sociedad da por sentado que todos debiesen saber hacerlo, porque es algo que los padres les enseñan a sus hijos cuando son pequeños. La realidad es que todavía existen muchas personas que no saben, ya sea porque nadie les enseñó, porque no demostraron la inquietud de aprender o porque no tuvieron acceso a una bicicleta de niños. De tal modo, muchas veces quienes sí saben pedalear tienen mucha falta de empatía y consideración hacia los que no saben, producto de la incomprensión que se tiene ante las distintas situaciones que hacen que una persona, o en este caso las mismas alumnas, no hayan aprendido a hacerlo durante su infancia:

“Lo que pasó sí, antes, fíjate que me decían ¿y hay cursos pa aprender a andar en bicicleta? Porque es gente que aprendió cuando chico entonces es como ¿y hacen cursos pa eso? Y algunos así más déspotas ¿y pagai pa que te enseñen a andar en bicicleta?” (Alumna 2, 59 años)

Aquellas que son puestas bajo el escrutinio de los demás evitan hablar del tema, por vergüenza o por incomodidad:

“no es un tema que tú hables, cachai? En ese momento no era algo de lo que yo hablara” (Instructora-Alumna, 33 años)

Cuando se les pregunta a las entrevistadas que participaron del nivel AP por qué nunca aprendieron a andar en bicicleta, surgen cuestiones asociadas a las diferencias de género en sus procesos de socialización en la temprana infancia, donde el componente machista aparece implícito en al menos dos de los relatos. Padres que no le dedican tiempo a enseñarle a sus hijas a pedalear o que temen por su integridad física, así como el poco interés que tienen algunas de ellas en aprender, porque no se tiene acceso a una bicicleta, hacen que muchas mujeres lleven consigo esta deuda consigo mismas que sale a relucir cuando ven la masificación del ciclismo urbano como una actividad que no quieren continuar perdiéndose:

“mi mamá no sabe andar en bicicleta, mi papá no tenía tiempo y yo salía con él, porque él era cartero, pero él me llevaba en su bici, pero no me enseñaba a andar en otra bici, no sabía enseñar” (Alumna 1, 31 años)

“no tuve bicicleta cuando chica, nosotros vivíamos en el campo, por ejemplo a los 5 años yo montaba a caballo pero no tenía bicicleta. La única bicicleta que había en la casa era la de mi papá que eran esas bicicletas antiguas de hombre, con el fierro ahí y además era antigua po (...) mi papá no insistió en enseñarme, yo no insistí en aprender” (Alumna 2, 59 años)

“pa mí nunca fue tanto tema, entonces yo dije ya, no importa, en algún minuto será...y yo de vieja, más de treinta yo aprendí a andar en bicicleta...Mi ex pareja me ayudó aprender a andar en bicicleta, me dijo pero cómo no vai a aprender a andar en bicicleta, me hizo comprar la bicicleta y ya, salimos. Tenía la paciencia y él me sacaba a pasear po, ahí con él empecé” (Alumna 4, 47 años)

“No aprendí de niña porque sufrí una caída traumática para mis padres, no para mí...pasaron muchos años y de ahí volví a intentarlo cuando tenía 14 años y ahí con mi hermana compramos una bicicleta, nos regalaron una plata y compramos una bicicleta. Mi hermana andaba perfectamente en bicicleta y yo no lo logré” (Alumna-Instructora, 33 años)

Esta necesidad por aprender podría estar vinculada con el cambio en las representaciones sociales sobre el uso de la bicicleta, donde antiguamente ésta era vista como un medio de transporte para pobres porque era el vehículo más accesible para quienes no podían optar a comprarse un automóvil o una motocicleta, o simplemente era vista como un juguete para niños. En el Chile actual, se comienza a valorar mucho más y ha pasado a convertirse en un símbolo de sustentabilidad urbana y de mejora en la calidad de vida, debido a la influencia de las agrupaciones ciclistas y ciudadanas que promueven su uso, así como de internet y los medios de comunicación que dan a conocer las tendencias de moda, donde el ciclismo urbano es un fenómeno masivo en las grandes ciudades globalizadas.

Ese imperativo social que está fuertemente instalado en la sociedad, se refleja en el relato de una de las instructoras al preguntarle sobre cuáles son las motivaciones que ve en las mujeres que llegan a la escuela para aprender a pedalear:

“hay un supuesto de que uno debiera saber andar en bicicleta aunque sea como en contraste con la realidad, o sea en el supuesto... es lo que hace que las mujeres lo tengan como trabado, porque se sienten profundamente inadecuadas al no saber andar en bicicleta y es visto como una obviedad que uno tiene que saber” (Instructora 2, 32 años)

El sentirse inadecuada o fuera de lugar es un sentimiento que tiene lugar en varias alumnas y que puede estar vinculado con el reconocimiento y la validación que se tiene ante los otros. En este caso, la meta social es saber pedalear porque es lo que está de moda, usar la bicicleta es parte de la contingencia y ya no es sólo una actividad asociada a los niños o a los obreros, y no saber hacerlo es quedarse fuera de actividades sociales y familiares, así como de ser objetadas y puestas en tela de juicio por los demás:

“entonces era pero cómo no has andado en bicicleta, todo el mundo anda en bicicleta, cómo no vas a andar en bicicleta” (Alumna 2, 59 años)

“me di cuenta que hay muchas mujeres que no saben andar en bicicleta, o sea que parece, uno puede pensar que es obvio pero no, no es obvio” (Alumna 5, 48 años)

Para las entrevistadas del nivel Bájate de la vereda, lo que gatilla el querer mejorar sus habilidades en la bicicleta provienen del miedo a los vehículos pero también al espacio público, ya sea por malas experiencias anteriores o por razones infundadas, pero que de todos modos causan limitaciones al momento de pensar en la bicicleta como medio de transporte, por lo que la EBM se convierte en una alternativa para adquirir mayor seguridad al respecto:

“decidí tomar el curso porque tuve un accidente en una esquina, que choqué con un auto” (Alumna 3, 25 años)

Además, se valora como un instrumento para recreación ya que permite realizar actividades que antes no eran consideradas, hacer deporte al aire libre de manera más dinámica, compartir con otros, distraerse de la rutina del día a día y generar una instancia para hacer actividad física cuando se lleva un ritmo de vida muy ocupado:

“tenía una bicicleta guardada hace mucho tiempo y tenía ganas de usarla pero tenía mucho miedo, no sabía andar en las calles y veía que todo el mundo, mi sobrina, todo el mundo, veía que la bicicleta estaba siendo muy popular y veía a la gente y tenía muchas ganas de poder atreverme...la razón principal fue como sacar ese miedo y lo otro por salud, porque no hago nada de deporte” (Alumna 5, 48 años)

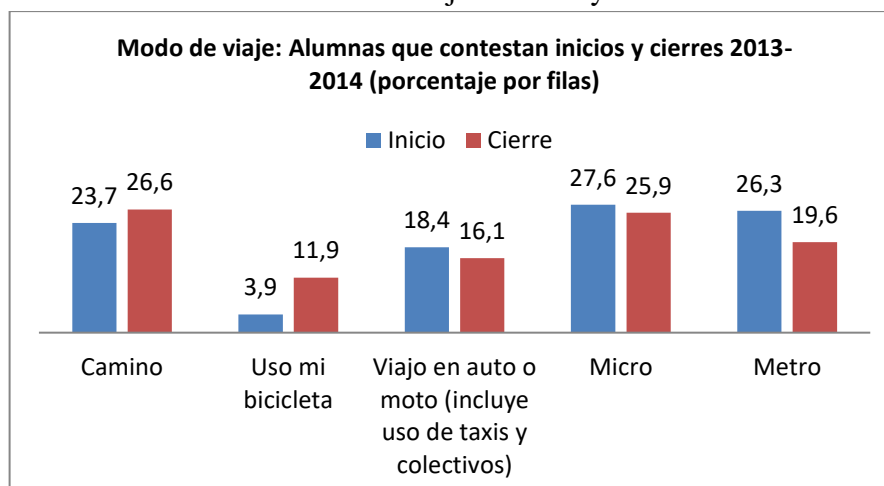
“no sé si la palabra es salud, es distracción diría yo, de hacer algo distinto. Estoy todo el día metida en la computadora, encerrada en cuatro paredes, necesité de repente salir a hacer, a tomar aire, por eso me inscribí, quería practicar más, quería estar más segura arriba de una bicicleta porque yo no tengo mucha práctica, no tenía mucha práctica, y como no tenía mucha práctica necesitaba participar” (Alumna 4, 47 años)

La bicicleta tiene en estas mujeres una carga simbólica asociada a la libertad y a la autonomía como se verá más adelante, pero también a la seguridad y la autoconfianza para integrarla en sus vidas cotidianas. Así se evidencia en las variables cuantitativas referidas al modo de transporte, habilidades en la bicicleta y uso de ésta como medio de recreación y como medio de transporte, así como en la intencionalidad de su uso.

4.3.2. Movilidad urbana

Para la variable modo de transporte en la ciudad presentada en el gráfico 10, analizada desde la base consolidada comparada, se puede constatar que las alumnas al inicio del curso utilizan más el transporte público y el privado, y también la caminata para trasladarse. Al finalizarlo, se ve que el uso de la locomoción colectiva y el auto o moto disminuyen para dar paso a un aumento del transporte no motorizado como la caminata, pero también en el uso de la bicicleta.

Gráfico 10: Modo de viaje al inicio y cierre



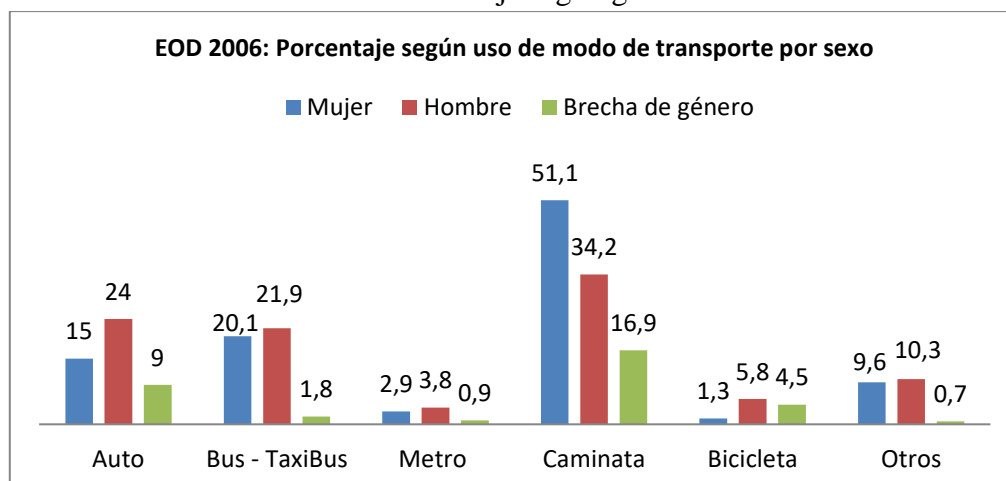
Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de inicio y cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Esto significa que la EBM podría tener incidencia en el tipo de movilidad de las mujeres, logrando que la bicicleta sea considerada como un medio de transporte para sustituir algunos viajes que antes se hacían en otros medios de transporte, lo cual estaría vinculado con la eficacia que tiene este vehículo no motorizado en viajes cortos, de menos de 7 kilómetros (Consultora Latina, 1998; Yustos, 2014; Segovia, 2005; CCB, 2009; Valenzuela, 2013). Junto a eso, también podría estar relacionado con la eficacia de esta instancia: sumar más mujeres que aprendieron a andar en bicicleta o bien, que ya sabían y que ahora se sienten con mayor confianza para comenzar a usarla regularmente.

Entre las alumnas que contestan la pregunta sobre acceso al vehículo particular para uso personal, la mayoría dice no disponer de uno (63,9%), mientras que sólo el 36,1% sí tiene. Este dato concuerda con las estadísticas de licencias de conducir que figuran en el Anuario Parque de Vehículos en Circulación, durante el año 2013, las licencias otorgadas y/o renovadas a mujeres representaban alrededor de un 23,6% a nivel nacional, comparada con la situación de los hombres que fue de un 76,4% (INE, 2013).

Esto es un indicador de un acceso desigual al vehículo particular, según género, en donde son los varones quienes tienen un mayor uso de este tipo de transporte que las mujeres. En el gráfico 11, se puede constatar en la Encuesta Origen y Destino (EOD) de la Secretaría de Transportes (SECTRA), al menos para el año 2006 que es la última encuesta analizada y de la que se disponen datos, que los hombres usan más el auto que las mujeres en los viajes según modo de transporte (24% frente a un 15%, respectivamente, en los viajes según modo de transporte).

Gráfico 11: Modo de viaje según género. EOD 2006



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Origen y Destino (EOD) 2006, Secretaría de Transporte

Existe, por tanto, una brecha de género en cuanto al transporte que utilizan hombres y mujeres, vinculado con la inequitativa distribución de los roles atribuidos al género. De esta forma, cuando se habla de transporte privado generalmente ocurre que en la mayoría de los hogares que cuentan con vehículo particular, éste es sólo uno, y generalmente es utilizado por el hombre de la familia. Las mujeres realizan más viajes a pie y en transporte público, y mayores viajes con motivo de compras y ocio, junto con desplazamientos múltiples que no solamente incluyen los propios, sino que están relacionados con sus responsabilidades familiares y domésticas (Díaz y Jiménez, 2007).

Las problemáticas de movilidad que están presentes en los viajes femeninos en la Región Metropolitana son el escaso acceso al transporte particular y el uso frecuente de un transporte colectivo que todavía tiene muchas deficiencias. Así se evidencia en los relatos presentados a continuación en los que surgen problemas asociados al costo monetario, en donde evidentemente para las familias de menores recursos transportarse por la ciudad es un problema, sobre todo si se reside en las periferias más alejadas de los centros urbanos, y también costos de tiempo en la movilización en Transantiago, que en horas punta se puede llegar a tardar mucho más de lo normal, dejando poco margen para realizar ciertas actividades que no están relacionadas a las obligaciones laborales o estudiantiles. Además, viajar en locomoción colectiva es experimentado como algo poco placentero, por lo que no es extraño que las mujeres que participan de la EBM busquen soluciones alternativas de transporte como la bicicleta:

“el Transantiago no te sale menos de 30 lucas al mes si es que te transportai en Transantiago pero por ningún motivo, de hecho quizá 40 lucas...y pa una familia que vive con el sueldo mínimo 40 lucas es demasiada plata (...) hay mucha gente que llega de la pega a la casa y aunque sea llegar a la casa implica otro transporte aparte de Transantiago” (Instructora 2, 32 años)

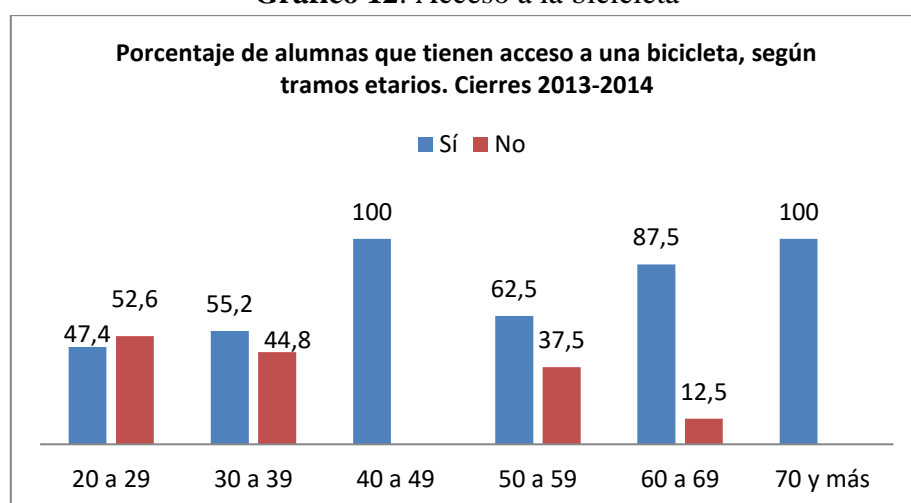
“es profundamente displacentero aparte” (Instructora 2, 32 años)

“eso nos pasa a la gente acá en Santiago, que como pa alcanzar a hacer un trámite, pa comprar algo, pa comprar un regalo, cachai, tenís como poco tiempo desde el horario de término laboral hasta que cierran las tiendas” (Instructora-Alumna, 33 años)

Así, las alumnas de la EBM al aprender a pedalear o mejorar su uso, comienzan a usar la bicicleta y a disminuir el uso de otros medios de transporte, tal como se veía anteriormente en el gráfico 10.

Si se analiza por tramo etario, las alumnas que contestan la pregunta sobre el acceso a una bicicleta para uso propio, la mayoría dice tener, con excepción del segmento que va entre los 20 a 29 años, lo que evidencia una brecha etaria en el acceso a este tipo de vehículo por parte de las más jóvenes. Si se considera que la mayoría de éstas participa en el nivel AP, tener una bicicleta es menos probable si no se sabe andar en ella. Esto se puede observar en el gráfico 12 a continuación.

Gráfico 12: Acceso a la bicicleta

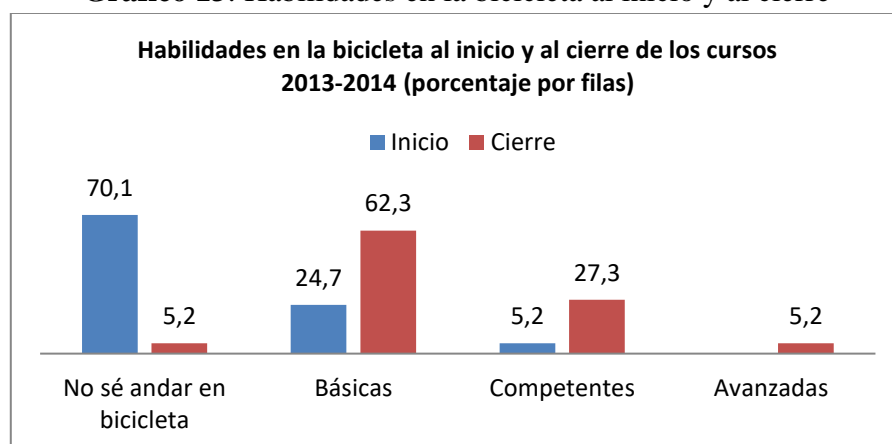


Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de inicio y cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

4.3.3. Prácticas materiales: habilidades ciclistas

Del grupo de alumnas que contesta la pregunta que hace relación a las habilidades en la bicicleta, se puede ver en el gráfico 13 que un 70,1% declaró no saber andar al comenzar las escuelas. Luego este porcentaje cayó al 5,2% en la culminación de éstas, lo que remite a la efectividad metodológica que tiene la EBM.

Gráfico 13: Habilidades en la bicicleta al inicio y al cierre



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de inicio y cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Cuando se les pregunta a las entrevistadas que participaron del AP qué sintieron al momento de pedalear por primera vez, algunas responden que fue emocionante y se recalca la finalidad del desafío personal en dicho acometido:

“pero la adrenalina, la emoción de una etapa lograda, de conseguir un objetivo, de que lógicamente me faltaba por mejorar mucho más y todavía me falta pero ya lograrlo, ya lograr pedalear y llegar aunque sea a un lugar aunque me tenga que ir a pata hasta algún lado y de ahí andar ya es una emoción, algo logrado” (Alumna 1, 31 años)

“me sentí emocionada, me acuerdo que me puse a llorar de la emoción” (Instructora-Alumna, 33 años)

Para muchas mujeres, el lograr una meta como ésta es tanto un logro personal, como el cumplimiento de una meta social. Pedalear por primera vez implica, en una sociedad que avanza hacia un paradigma de movilidad más sustentable, la posibilidad de integrarse a una red de posibilidades nuevas, así como de aceptación social, ganando muchas veces el respeto y/o la admiración de otras personas (lejanas o cercanas) al cumplir el objetivo:

“les conté a mis clientas también porque además pa mí todo esto fue súper buen ejemplo...me felicitaron ene” (Alumna 2, 59 años)

“a todos les encantó. Todos me apoyaron, no sé po, cuando subía una foto de Bici Mujer o que subí la foto del este, no sé po si tenía 5 o 6 me gusta, tenía 25 me gusta” (Alumna 5, 48 años)

4.3.4. Uso de la bicicleta e intencionalidad: recreación y transporte

Respecto al cambio que se genera en las alumnas frente a la pregunta sobre el uso de la bicicleta al menos una vez a la semana por recreación: en el inicio sólo un 16,3% declara usarla con este fin, mientras que en el cierre esta cifra aumenta a un 67,4%.

Esto da cuenta de que superado el impedimento inicial, como no saber andar o sentir miedo de hacerlo por la vía pública, las mujeres comienzan a usar más este tipo de vehículo de manera recreativa, lo que podría estar relacionado con las motivaciones de inicio y cierre que eran para sociabilizar con otras personas y por razones de salud. Esto último puede estar también relacionado con los espacios destinados para la bicicleta los fines de semana, es decir, las ciclorecreovías de los domingos que funcionan en varias comunas de la capital y que se proyectan la inclusión de otras. No obstante, cuando se trata de utilizarla como medio de transporte, los porcentajes si bien suben al cierre de las encuestas, todavía siguen siendo más bajos que los anteriores.

No obstante, para las alumnas de la EBM todavía no es una realidad transportarse por la ciudad en bicicleta. Al inicio, sólo un 13,3% dice andar en bicicleta al menos una vez a la semana con ese fin, mientras que al cierre sube sólo a un 18,2%. Esto podría estar relacionado con la falta de infraestructura: no todas las comunas de Santiago cuentan con ciclovías, y muchas veces las que sí tienen en su trazado en ocasiones son deficientes en su diseño y escasas, haciendo que la percepción del viaje en bicicleta a lugares cotidianos sea visto como más peligroso que en otros medios de transporte. También se podría relacionar con factores sociales como la actitud de los conductores, que careciendo de una cultura vial adecuada hacia los ciclistas, hace que sea aún más peligroso circular por la calle.

De todos modos, cuando se les pregunta a las alumnas sobre la intencionalidad de utilizar este vehículo para moverse por la ciudad, la gran mayoría responde afirmativamente (94,7% al inicio, 82,5% al cierre), lo que supone que están considerando a la bicicleta como medio de transporte en un futuro cercano y así cambiar sus propios paradigmas de movilidad, por lo que la EBM se convertiría en un agente de cambio para el transporte sustentable.

De la EBM se desprenden al menos dos tipologías de ciclistas: las recreativas, que desean utilizar la bicicleta para distraerse y salir a pasear, y las funcionales, que la ven como una posibilidad de transportarse por la ciudad. De ellas, sus trayectorias son esporádicas o constantes, en que las primeras salen a pedalear de vez en cuando, ya sea de forma recreativa o funcional, y las segundas, salen de manera más sistemática, en las mismas dos tipologías mencionadas. Usualmente, para esto hay factores asociados a las subjetividades individuales, pero también inciden factores climáticos como el frío o la lluvia que sirven como indicadores para la disminución en la frecuencia de uso de la bicicleta, y que es transversal a todas las edades:

“hay muchas que nunca más tomaron la bicicleta, hasta la próxima escuela, entonces puede pasar un mes, dos meses sin pedalear...” (Instructora-Alumna, 33 años)

“espero sacar la bicicleta, al menos en verano, no te voy a decir que todo el año porque con lluvia o con frío es complicado” (Alumna 5, 48 años)

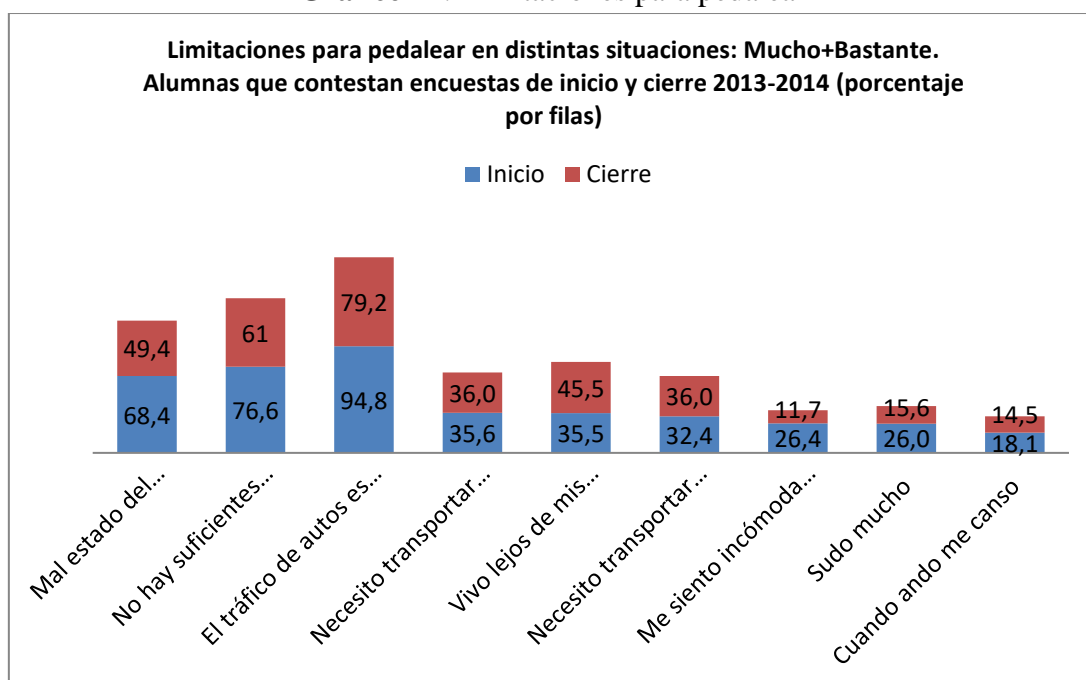
“en el lapso de invierno falté un rato, pero trato de salir todos los domingos a andar en bici en el circuito Pocuro” (Alumna 4, 47 años)

“cuando llueve, igual no la uso porque igual me da como cosa” (Alumna 3, 25 años)

“casi todos los domingos. Este domingo por ejemplo no salí porque tenía que hacer una entrega en la universidad” (Alumna 2, 59 años)

Ahora bien, como se ve en el gráfico 14, la encuesta también incluye una pregunta sobre limitaciones para el pedaleo en donde las variables que más limitan o limitarían a las alumnas para usar la bicicleta son, en primer lugar, que el tráfico de autos sea riesgoso. En segundo lugar, que no haya suficientes ciclovías, lo cual está relacionado con la primera. Y en tercer lugar, el estado del pavimento en las calles. Una cuarta variable, al menos para las encuestas de inicio, sería la necesidad de transportar pasajeros en los trayectos.

Gráfico 14: Limitaciones para pedalear



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de inicio y cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

El tema de la inseguridad física como el tráfico de vehículos y la falta de ciclovías se encuentra conectado con algunos relatos en donde los factores sociales, es decir, la actitud y prácticas de los conductores, pesan al momento de decidir cambiar otras formas de movilidad por la bicicleta, provocando en ellas una percepción de riesgo que todavía las limita:

“si yo sintiese que las calles son más seguras pa poder irme yo a trabajar en bicicleta y no andar en auto o andar en Transantiago que contamina de hecho, yo lo haría, pero todavía me da susto de que la gente en auto ni respeta, ni los Transantiago ni nada, no se respeta” (Alumna 4, 47 años)

“no por la calle ni en día de semana porque todavía me da mucho susto el tránsito, pero si estuviera la calle despejada yo puedo andar” (Alumna 1, 31 años)

“yo sabía andar en bici, igual tenía como habilidades y todo pero más que nada fue como el miedo, sacarme el miedo de bajarme de la vereda porque al principio uno dice no, ¿y si me atropellan? Las micros sobre todo me dan como mucho miedo” (Alumna 3, 25 años)

La lejanía del lugar de residencia con los principales que se frecuentan también es otra variable a considerar, ya que en las encuestas de cierre el porcentaje representa casi la mitad de los casos. Así también se evidencia en una de las entrevistadas, cuya preocupación por sortear barreras físicas como la distancia es una barrera en el pedaleo para uso cotidiano:

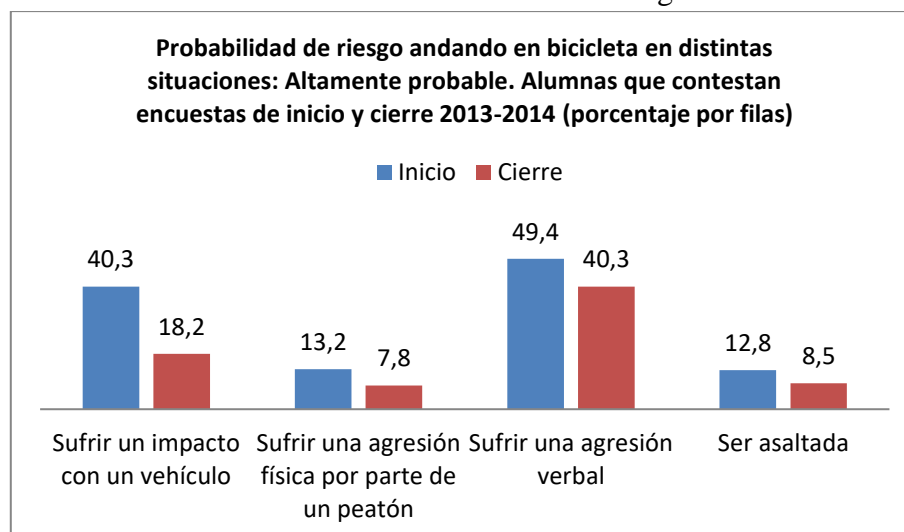
“si yo no trabajara en Ciudad Empresarial, si trabajara ponte tú en Providencia o en alguna parte más cerca te juro que me atrevería a irme a la pega en bicicleta, pero no se puede...” (Alumna 5, 48 años)

Las variables que menos limitan o limitarían a las encuestadas en el uso de la bicicleta están relacionadas con factores corporales, como la incomodidad en la bicicleta, el sudor o el cansancio.

Si bien la mayoría de las limitaciones tienden a disminuir al cierre del curso, especialmente aquellas que representan mayor riesgo como el tráfico o la insuficiencia de ciclovías, hay otras que aumentan, como la necesidad de transportar carga o pasajeros, en donde lo primero estaría vinculado con los aportes de la EBM en las sensaciones de seguridad en el espacio público, aunque aún haya alumnas que no atrevan a transitar por la calzada, y lo segundo, con los roles femeninos asociados a lo doméstico y al cuidado de otras personas.

Cuando se les pregunta a las encuestadas sobre cuál es la probabilidad de riesgo andando en bicicleta en distintas situaciones, la que es más considerada como altamente probable de que suceda es sufrir una agresión verbal, seguida por sufrir un impacto con un vehículo. Si bien ambas disminuyen al cierre de la encuesta, la agresión verbal sigue siendo percibida con mayor posibilidad de que les suceda, tal como se muestra en el gráfico 15.

Gráfico 15: Probabilidad de riesgo



Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de inicio y cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Usar la bicicleta es vista por estas mujeres como una actividad en la que se sienten expuestas a diferentes circunstancias consideradas por ellas como riesgosas, en donde la que más les preocupa está vinculada con la posición menos privilegiada que todavía ocupa el género femenino en la sociedad y cómo esto afecta en el uso del espacio público:

“las mujeres tienen mayores necesidades que los hombres para poder pedaleear en la calle en este contexto cultural, social, en esta ciudad en particular. No es algo universal” (Instructora 2, 32 años)

De esta forma, las probabilidades de riesgo están sujetas no sólo a variables físicas, sino también sociales: a la falta de educación vial en toda la ciudadanía, el respeto hacia otros modos no motorizados en la calle y también hacia las mismas mujeres, que con frecuencia deben hacer frente a algún tipo de acoso, y a las que les cuesta más también usar los espacios públicos, al menos arriba de una bicicleta.

Garrard, Crawford y Hakman (2006) evidencian en un estudio australiano realizado a ciclistas de ambos géneros, que un 56,6% de las mujeres en bicicleta habían experimentado algún tipo de acoso intencional por parte de motoristas y pasajeros del vehículo, al circular por la calle. Los tres tipos de acoso por parte de automovilistas en la calle más experimentados por todos los ciclistas de la muestra fueron, en primer lugar conducir deliberadamente muy cerca de ellos, en segundo lugar, insultos, y en tercer lugar, les tocaban la bocina agresivamente.

En Chile, la normativa del tránsito carece de claridad en cuanto a la protección de los derechos de los ciclistas, que es poco conocida y poco respetada por los conductores de vehículos quienes aún no consideran que la bicicleta también lo es, negándose a compartir el espacio, lo que en ocasiones se traduce en la propinación de insultos y malas prácticas por parte de ambos actores, que también puede involucrar a una tercera parte: los peatones.

“Tú vai en un auto, y aparte de echarte un par de garabatos pa que te apures o un peatón porque cruzó mal, pero es distinto, es realmente distinto cuando vai en la bici” (Alumna 1, 31 años)

Por tanto, la convivencia urbana se hace cada vez más difícil y son las mujeres quienes se verían más limitadas que los hombres al momento de circular en bicicleta por las calles.

4.3.5. Beneficios de la bicicleta: entorno y salud

El uso de la bicicleta como actividad cotidiana tiene múltiples beneficios personales y sociales (Elisségaray, 2009). Entre los primeros se encuentran el ahorro de tiempo, dinero, autonomía en la movilidad, disminución del sedentarismo, y por ende, una mejoría en la calidad de la salud física y mental de los individuos. Los beneficios sociales van desde la reducción de las emisiones de gases contaminantes y de contaminación auditiva, lo cual impacta positivamente al medioambiente, la descongestión del transporte colectivo, la menor ocupación del espacio, hasta el cambio en las relaciones con los demás y con el entorno, lo que ayudaría a construir ciudades a escala humana, con énfasis en las personas y no en los vehículos.

Junto a ello, una de las instructoras reconoce a la bicicleta como una herramienta de transformaciones sociales cuando hace referencia a la sustentabilidad y a la equidad para trasladarse a otros lugares:

“es buena pa la salud física...es un método de transporte más sustentable...es un medio de transporte en términos de equidad muy poderoso porque el transporte es caro” (Instructora 2, 32 años)

Esto se conecta a la apreciación de la bicicleta como un medio democrático de movilidad, al que todos podrían tener facilidades en el acceso. Esto no ocurre así por ejemplo con el automóvil, el cual tiene un valor costo monetario en cuanto a su adquisición y mantención, e inclusive con el transporte colectivo en Santiago, que es uno de los más caros de Latinoamérica (Barreno, 2011), considerando los ingresos que tiene la población. Esto hace que desplazarse por la ciudad a través de estos medios sea casi un privilegio en vez de un derecho.

4.3.5.1. Salud física y mental

Cuando se les pregunta a las entrevistadas sobre cuál es su visión sobre la bicicleta, aparece la variable salud. Aunque algunas hacen referencia a los beneficios de pedalear en la salud física, razón de uso para aquellas mujeres más preocupadas por la vida sana, en la mayoría de los relatos se comienzan a distinguir las ventajas que esto tiene para la salud psíquica de las personas, cuyo componente principal está asociado al mejoramiento del estado anímico producido por la liberación de endorfinas en la actividad física, en donde también influye hacerlo al aire libre. Pedalear se convierte

en una práctica para liberar el estrés producido por la rapidez con la que fluye la vida cotidiana y la rutina, así como también para dejar de usar el transporte colectivo, que muchas veces produce incomodidad y ansiedad debido al hacinamiento en el que tienen que viajar sus pasajeros:

“yo feliz saldría en bicicleta a moverme o sea, una por un tema de salud, mejorai pero un montón lo que es resistencia, a lo mejor no vai a quedar como Barbie no, pero mejora tu salud, mejora tu ánimo, es increíble” (Alumna 1, 31 años)

“estuve 5 meses sin pedalear, prohibido, y andaba así muy achacada...andar en bicicleta es lo que más me ha ayudado a recuperarme anímicamente de estos últimos meses que fueron súper difíciles” (Instructora 2, 32 años)

“de mantenerte saludable hasta ahorrar plata, es todo, de la velocidad a la que te transportas, al acceder a muchas cosas que no podrías acceder sin bicicleta” (Instructora 1, 33 años)

“veo que están todos como estresados, pero yo en la bici me siento tan bien, tan relajada que llego y llego con buen ánimo, ánimo a todos...Hay días que no tomo la bici y llego toda amargada, sí, me da sueño, mal, pero los días que estoy con bici ando como mejor” (Alumna 3, 25 años)

4.3.5.2. Entorno

El viaje lento o el *slow travel* nace como contra respuesta (*Slow movement*, o *Movimiento Lento*, en inglés) a una vida cada vez más acelerada en donde la optimización del tiempo pareciera ser clave a la hora de realizar las actividades del día a día. Es así como la comida (*fast food*), los viajes (*fast travel*) y todos los ámbitos en los que las personas se mueven e interactúan cotidianamente parecieran estar en modo de avanzado rápido, calando profundamente en la cultura occidental.

El uso de la bicicleta, si bien ayuda a ahorrar mucho tiempo al cubrir distancias cortas que en otros modos de transporte se tardaría más, es una manera de viajar sin prisa y que provee a muchas personas de una forma de movilidad lenta y sustentable. En las opiniones de las entrevistadas se destaca que este viaje más lento hace que puedan disfrutarlo más y ver cosas que antes no habían notado, reaccionando a su vez de manera diferente ante los estímulos del entorno físico y social:

“con la bici uno tiene mayor libertad también y también usai todos los sentidos, sentir el aire no sé, como que uno se vuelve más parte de la ciudad que en un auto” (Alumna 3, 25 años)

“siento que soy más consciente del entorno” (Instructora 2, 32 años)

“Disfrutas más el entorno, disfrutas más la ciudad... he visto cosas que caminando no me he percatado, y he disfrutado más” (Alumna 1, 31 años)

“lo otro que me di cuenta es que había cosas que no había visto cuando andaba en auto...me di cuenta cosas que no había visto, ponte tú aquí venden plantas, o aquí

hay una reparadora de ropa, no sé...había cosas que en el auto jamás las vi”
(Alumna 5, 48 años)

“encontré más entretenido la bici porque tú recorres, ves paisajes, ves lugares...tú arriba de un auto no veís eso y lo otro es que en la bicicleta tú ves la ciudad cosa que en el auto tú no ves la ciudad, no ves el hoyo, no ves desde esa parte práctica...”
(Alumna 4, 47 años)

“las veces que me voy en bicicleta siempre cambio la ruta, me voy por distintos lugares, cachai, o no sé, me junto con alguien, es más entretenido, es más dinámico pero cuando tú te vas en el mismo medio de transporte es súper monótono”
(Instructora-Alumna, 33 años)

La importancia que tiene el fomento de *ciudades lentas* a través del uso de transporte no motorizado se conecta con la calidad de vida que pueden llegar a tener las personas, lo que también se traduciría en la reducción del estrés y de enfermedades asociadas a éste, así como el enriquecimiento de las relaciones sociales a partir de un entorno más saludable, lo que beneficiaría a toda la comunidad:

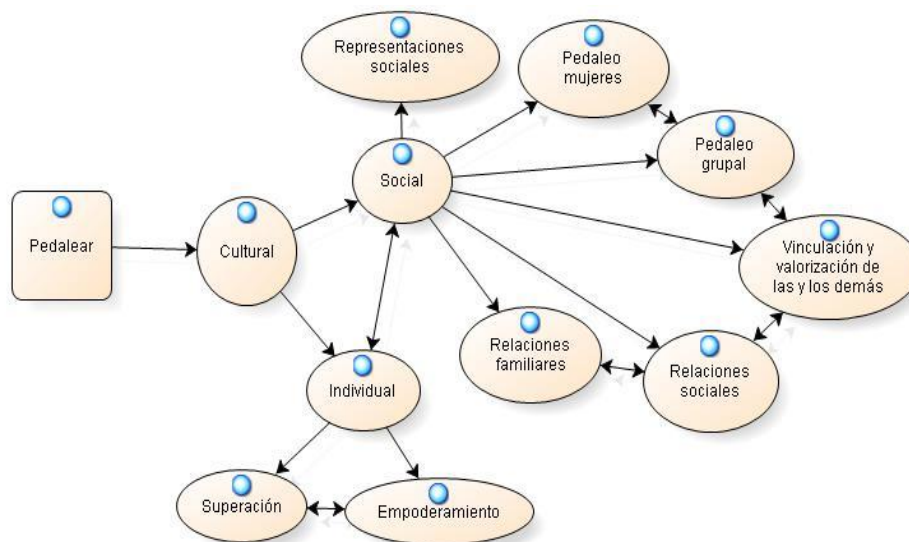
“es una ciudad entera la que se enferma menos, no porque los habitantes están menos enfermos sino porque la ciudad está menos enferma, hay menos ruido, hay menos contaminación visual, acústica, de todo tipo, entonces es una medicina pa la persona y además es una medicina pa la ciudad, para visualizarlo más así, y empecé a meterme en toda la onda de las ciudades lentas” (Instructora 1, 33 años)

El acto de pedalear por la ciudad pone en contacto a los sujetos con el medio que les rodea y se hacen más conscientes de los atractivos y las posibilidades que les otorga, visualizar y preocuparse por las problemáticas urbanas que en bicicleta se sienten más, tales como el mal estado del pavimento en las calles, la inseguridad que puede causar una luminaria fuera de servicio por la noche, la necesidad de contar con una infraestructura ciclista eficiente y eficaz, entre otras. Así también, para algunas personas se convierte en un medio para cambiar sus propias actitudes, siendo un aspecto que permitiría mejorar la convivencia urbana a través de una mayor empatía hacia los demás:

“yo creo que andar en bicicleta ha sido también una lección de humildad”
(Instructora 2, 32 años)

4.4. Dimensiones culturales del acto de pedalear

Diagrama 3: Dimensiones culturales del pedalear



Elaboración propia en base a todo el material recopilado

4.4.1. Representaciones sociales sobre la imagen de la bicicleta y el ciclista en Chile

La imagen de la bicicleta en Chile ha variado mucho en el último tiempo. A principios de la década de los ´80s y con un breve auge económico, la gente empezó a cambiar la bicicleta y la locomoción colectiva por el automóvil, endeudándose en créditos automotrices proporcionados principalmente por el hoy desaparecido Banco de Santiago. La masificación de la compra de este tipo de vehículo no sólo significaba el repunte de la economía del país, sino también la adquisición de un poderoso símbolo de status en una sociedad a la que siempre le ha preocupado el qué dirán. La conocida propaganda publicitaria de la época, que rezaba el lema “cómprate un auto, Perico”, así lo demostraba, quedando la bicicleta relegada a personas que no tenían capacidad de endeudamiento, y por tanto, siendo considerada como un símbolo de pobreza, al menos como medio de transporte.

En el último lustro, y debido al trabajo que han realizado las distintas agrupaciones ciclistas y ciudadanas durante años en nuestro país, la bicicleta comienza a cambiar su imagen, siendo valorada positivamente ya sea como un objeto de moda, una alternativa al sistema de transporte convencional y/o como una herramienta para producir cambios sociales. Se convierte entonces en un nuevo símbolo de status del siglo XXI, dejando atrás la congestión vehicular para pedalear libremente por la ciudad (Charpentier, 2014), en donde hasta diseñadores europeos de las más lujosas marcas reinventan este aparato de forma tal que un modelo exclusivo puede llegar a costar millones.

En Chile, la moda del ciclismo urbano llega de la mano con tendencias a nivel mundial por recuperar un aparato que sólo unos pocos solían usar. Así queda explícito en el relato de una de las instructoras de la EBM y fundadora de Macleta:

“ya hace un par de años la bicicleta se empieza a transformar en este boom y adquiere este matiz de medio hipster y ya empieza a ser un cosa de moda” (Instructora 1, 33 años)

“yo creo que hay un punto que ocurrió dentro de los últimos 2 años en que ya se produjo este boom, que no sé si tuvo que ver con un tema fashion que la bicicleta se puso de moda más en los medios o se empezó a ver en las propagandas esta imagen de que andar en bicicleta es top” (Instructora 1, 33 años)

En consecuencia, no sólo la imagen de la bicicleta en sí misma ha sido modificada, también la de los propios ciclistas que hoy son vistos por las entrevistadas con admiración por atreverse a circular en una ciudad que aún no es completamente ciclo amigable, con los riesgos que eso conlleva, o personas con sustento político, en el que el acto de pedalear se convierte en una proclamación de ciudadanía más allá de los fines personales que pudiesen tener para moverse en bicicleta:

“Uno piensa que la gente que anda en bicicleta lo hace por deporte, por estado físico o por salud, pero no por un rollo como más ciudadano” (Instructora-Alumna, 33 años)

“en verdad el que anda en bicicleta son personas que uno debiera tenerles respeto, cachai? Porque hay que ser valiente pa andar en bicicleta en Santiago de Chile, cachai? La gente que anda en bicicleta tiene otra visión de la vida, son más positivos, menos estresados” (Alumna 4, 47 años)

Mientras que actualmente la cultura ciclista se ha propagado a nivel nacional, también han variado sus discursos, siendo considerados menos consistentes que antes:

“yo creo que si tú haciai una encuesta de ciclistas hace 10 años todos eran vegetarianos...Todos eran vegetarianos, todos tenían una volá del medio ambiente o una volá política, una parada política en la vida súper fuerte o algo que los hacía ser ciudadanos especiales, desde algún punto de vista. Hoy día no, cachai, porque ya se masificó y ya es una cosa común pero antes sí, ocurría eso” (Instructora 1, 33 años)

Junto a todo lo anterior, también cambia la percepción de parte de las alumnas que manejan vehículos particulares, para quienes antes los ciclistas eran una molestia, que se refleja muchas veces en las actitudes que tienen los conductores hacia los ciclistas en la calle y viceversa, produciendo problemas de convivencia urbana:

“me enojaba, los retaba porque encontraba que manejaban pésimo, se metían por el lado, no entendía que ellos eran un vehículo más...siempre era como ¡ay! Estos ciclistas...odio a los ciclistas, era como la frase odio a los ciclistas...me cambió la perspectiva de todas maneras” (Alumna 5, 48 años)

4.4.2. Valorización de las demás: pedalear en grupo y con mujeres

Cuando se les pregunta a las alumnas en las encuestas si “¿Crees que tuvo un beneficio especial aprender a pedalear con un grupo de personas?”, el resultado es que el aprendizaje grupal es altamente valorado por la gran mayoría de las encuestadas (98%). Además, la misma pregunta incluye una sub pregunta abierta que indaga cuáles son esos beneficios, en donde las encuestadas dicen sentirse en confianza y muy apoyadas, además del ánimo y la motivación que produce compartir una actividad con personas que se encuentran en las mismas condiciones y que comparten un interés común que es la bicicleta, lo que generaría, al menos mientras dura la experiencia, una identificación con el grupo y un sentido de pertenencia, tal como se presenta en la tabla 8.

Tabla 8: Beneficios del aprendizaje grupal

Razones	Porcentaje
Genera confianza y apoyo	28,4
Da ánimo y motiva	24,3
Se comparten experiencias con personas en la misma situación	14,9
Se pierde la vergüenza	10,8
Unidad e identificación con el grupo	6,8
Me sentí cómoda, comprendida y/o segura	6,8
Es entretenido	4,1
Se pierde el miedo	2,7
Otra razón	1,4
Total	100

Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Por tanto, existe en las alumnas de la EBM una alta valoración por la diversidad, tanto la etaria como la heterogeneidad socioeconómica, que causa mucha sorpresa a la hora de llegar por primera vez a clases pero que es visto como algo muy positivo ya que da cuenta de una realidad que para muchas de estas mujeres es desconocida: la brecha en el no saber pedalear es transversal a toda la sociedad, en donde el género en este caso es el punto de encuentro y la escuela es el mecanismo de vinculación entre ellas:

“tenían distintas edades, distinto estado sociocultural, todo, de todo había. No, a mí me gustó, me encantó, lo encontré bonito, me emocioné un poco también” (Alumna 2, 59 años)

“el curso era bastante diverso, o sea habían niñas menores de 18 que me acuerdo que eran dos niñas más chicas y otras como de sesenta y tantos y era como ahhh, súper bien” (Alumna 1, 31 años)

“y mujeres de todas las edades, que quedé también súper sorprendida, o sea yo me encontraba que yo era una de las más viejas pero en verdad vi gente de más edad y me parece súper bueno como iniciativa” (Alumna 5, 48 años)

“lo que más me gustó de esto que eran de todas las edades, si habían señoras de 70 años que estaban recién subiéndose a andar en bicicleta...había de todas las edades, dueñas de casa, profesionales, estudiantes” (Alumna 4, 47 años)

No obstante, gran parte de las escuelas realizadas han sido en ciclo recreativas ubicadas en comunas acomodadas o semi acomodadas de la capital, por lo que la diversidad es mayoritariamente etaria que socioeconómica:

“en la escuela en la que yo estuve fue una escuela en que la mayoría de las mujeres, pese a las edades tan disímiles, la mayoría era económicamente bastante homogéneo el grupo, en el sentido de que la gran mayoría todas vivían como en Ñuñoa, Providencia, Las Condes” (Instructora-Alumna, 33 años)

Aún así, el eje central es encontrar personas en distintas posiciones sociales pero con el mismo objetivo que era aprender o mejorar las habilidades en la bicicleta, haciéndolas sentir una mayor confianza y apoyo para llevar a cabo con éxito la actividad:

“Me encantó, sí, me gustó porque todas éramos distintas pero teníamos algo en común que era andar en bicicleta” (Alumna 3, 25 años)

“fue importante para mí porque me reconocí en ese grupo que estaba ahí...el hecho de encontrarme con estas mujeres y ver que estaban en la misma situación que yo” (Instructora-Alumna, 33 años)

En ese espacio la vergüenza comienza a disiparse porque está normalizado no saber hacer algo que afuera todos se supone que saben, convirtiendo a la escuela en un grupo de referencia para ellas en donde no importa la edad, la apariencia física, de qué lugar se provenga o el no saber pedalear, sólo las ganas de hacerlo:

“las dos veces que te conté que intenté a andar en bicicleta ahí como que me daba vergüenza, pero acá no, fue como no sé, es Bici Mujer ¿cachai? Es pa mujeres como yo que no sabemos andar en bicicleta, no importa la edad que tengamos, entonces era como que estaba institucionalizado el no saber andar en bicicleta...en ese espacio está bien que yo tenga 59 años y que no sepa andar en bicicleta y que venga aquí” (Alumna 2, 59 años)

Otro componente importante del currículum de la EBM es el género, por lo que el hecho de que la escuela sea exclusivamente femenina también es algo altamente valorado por la gran mayoría de las alumnas que contestan las encuestas (85%) cuando se les hace la pregunta “¿Crees que tuvo algún beneficio especial aprender a pedalear en un espacio sólo para mujeres?”, en donde también se indaga en una sub pregunta abierta sobre esos beneficios, como se puede observar en la tabla 9, por razones que van desde la confianza y la seguridad, hasta la pérdida de vergüenza y la empatía. No obstante, no hay unanimidad en cuanto al tema de género, ya que un 11% dijo no darle importancia a esto. Cuando se les pregunta las razones de esta

respuesta, un 5,9% dice que no es relevante que sea compuesto netamente por mujeres porque para ellas da lo mismo.

Tabla 9: Beneficios del aprendizaje con mujeres

Razones	Porcentaje
Da más seguridad y confianza	36,8
Otra razón	17,6
Se pierde la vergüenza y el miedo a la crítica	11,8
Tenemos las mismas inquietudes	10,3
Es más amable y acogedor	8,8
Empoderamiento y cambio femenino	5,9
Da lo mismo la diferencia por género, no es relevante	5,9
Es más cómodo	2,9
Total	100

Fuente: Elaboración propia en base a las encuestas de cierre de Macleta para las escuelas de 2013-2014 (4 escuelas en total)

Si bien la EBM cuenta con colaboradores varones de otras organizaciones ciclistas que apoyan la parte mecánica y de traslado de las bicicletas de préstamo, ellos representan más bien una minoría dentro del grupo y tampoco se involucran en cuanto al tema educativo se refiere, lo que hace que para las alumnas que sí valoran el hecho de que la escuela sea femenina por temas como la vergüenza o el miedo puedan sentirse más a gusto y considerar como significativa la influencia del género femenino en su propio aprendizaje, ya que tanto las instructoras como el resto de las participantes entienden qué es lo que es ser una mujer arriba de la bicicleta, las molestias e incomodidades, así como las dudas en torno a lo físico. La opinión de algunas alumnas así lo refleja:

“si el curso hubiese sido aprende a andar en bicicleta y hubiesen habido hombres y mujeres, y hubiesen sido hombres los instructores a lo mejor no me inscribo con la tranquilidad que me inscribí, con la confianza, con la entrega también...me dio confianza, me entregué mucho más” (Alumna 2, 59 años)

“me pareció súper como atinado, en el sentido de que me sentí súper cómoda. Creo que es una cosa de sentirse apoyada por el género” (Alumna 5, 48 años)

“A lo mejor si hubiese sido liderado por hombres me habría dado vergüenza, o me hubiera acomplejado, o me hubieran dicho cualquier cosa y hubiese sido como ah no, ya no voy más” (Alumna 1, 31 años)

“Yo creo que si hubiesen sido hombres no hubiese sido tanto, sí, pero igual al ser mujeres entienden también cómo uno va pasando la etapa” (Alumna 3, 25 años)

La seguridad y la confianza que produciría en las alumnas el aprendizaje con mujeres podría estar vinculado con que en un ambiente femenino, las relaciones que se intentan poner en práctica al interior del grupo son mucho más horizontales e igualitarias (Masson, 2007). Por consiguiente, es muy posible que a quienes participen de la escuela se les facilite mucho más el aprendizaje al tener compañeras e

instructoras del mismo género que si fuese un espacio mixto, favoreciéndose además las relaciones interpersonales de ayuda y apoyo mutuo entre ellas:

“me gustan estos grupos de mujeres porque sé que se da una cosa muy linda entre medio, de hermandad digamos, sobre todo cuando no hay mucho macho entre medio, porque cuando hay macho la mujer empieza como a competir, entonces se producen celos y una serie de emociones que no son muy agradables, en cambio cuando hay puras mujeres hay una cosa como más de hermandad de mujeres entonces me gustó, me gustaron mucho las chicas a mí” (Alumna 2, 59 años)

La escuela genera un espacio protector, en donde las alumnas entrevistadas se sienten seguras, no discriminadas y muy respetadas. El ambiente que se genera, y el cual es altamente valorado, es de mucha preocupación entre compañeras y de parte de las instructoras hacia sus alumnas, destacando la solidaridad de género (sororidad), el compañerismo y una desvinculación (al menos durante la instancia) de valores más asociados al individualismo.

La EBM se convertiría en un espacio de aprendizaje pero también de encuentro con otras mujeres que siendo muy diversas, etaria y socioeconómicamente hablando, confluyen por el deseo de aprender o mejorar sus habilidades en la bicicleta, pudiendo construir comunidad, además de redes que pueden ampliar su propio capital social. De ahí que, se valore mucho la actitud de las instructoras hacia sus alumnas, ya que estas relaciones son siempre o casi siempre simétricas, al contrario de lo que pudiese ocurrir en el sistema educacional tradicional donde la autoridad del profesor se hace notar, acá existe una cercanía entre las instructoras y las aprendices, por lo que muchas veces se generan lazos de amistad. Esto es clave para que las alumnas dejen atrás sus aprehensiones y se sientan en mayor confianza, lo que produce que la tasa de éxito de aprendizaje sea elevada:

“ellas también vivieron la experiencia de ser alumna y después traspasan todo eso siendo instructoras” (Alumna 3, 25 años)

“las chicas aparte de tener un espíritu muy solidario fueron abiertas a todo tipo de...no discriminaban” (Alumna 4, 47 años)

“las chicas son increíbles o sea si bien son estrictas y algunas son muy serias, ya con el paso de las clases ya como que bajaban el nivel de seriedad y ya eran más amorosas. Igual ellas preocupadas, mejorándote, corrigiéndote, preocupadas porque realmente aprendierai” (Alumna 1, 31 años)

“me encantó, las encontré a todas como instructoras como súper buenas, y así como dignas de ejemplo, siento que les tengo admiración, esa es la palabra” (Alumna 5, 48 años)

“a mí me ayudaron mucho, me ayudaron a encontrar la bicicleta a pesar de que yo no soy fácil, yo no soy una persona fácil digamos pa ellas...Igual bien, me tocó una niña con una paciencia única en el Bájate de la vereda” (Alumna 2, 59 años)

Las alumnas de mayor edad al ver que las instructoras son mujeres jóvenes no se sienten intimidadas ni menoscabadas, sino que por el contrario, valoran la solidaridad intergeneracional que se da al interior de la EBM, en que personas jóvenes dedican su tiempo libre a ayudar a otras personas y que tienen la paciencia de enseñarles, ya que muchas veces a las mujeres de más edad los procesos de aprendizaje, sobre todo cuando involucra actividades físicas, por lo que tardan un poco más que las compañeras más jóvenes. Los cuerpos hacen el esfuerzo físico de manera distinta, lo que también es respetado. Quienes no alcanzaron a aprender en siete sesiones, o se sienten todavía inseguras de sus capacidades, pueden volver a retomar el curso las veces que sean necesarias para lograr su meta.

4.4.3. Vinculación con los/as otros/as: relaciones familiares y sociales

La EBM, además de ser un espacio educativo, es un lugar de encuentro en el que las alumnas pueden formar lazos de amistad y camaradería con otras participantes, creando redes que les podrían permitir ampliar su capital social junto con fortalecer su aprendizaje, especialmente luego de egresar del curso:

“teníamos como un grupito sí, conversábamos con algunas, no amigas íntimas que te visiten y no sé qué, no, pero sí unas 4 o 5, de hecho tenemos un grupito en whatsapp y de repente cruzamos palabras, nos saludamos” (Alumna 1, 31 años)

“nosotras con el grupo que teníamos armamos grupo ex alumnas en Facebook, por eso existe el grupo de ex alumnas en Facebook y continuamos juntándonos todos los domingos, íbamos a comer con las chiquillas, celebrar cumpleaños entonces todos los domingos, sagrado a las 10 de la mañana nos juntábamos en Sánchez Fontecilla y lo que hacíamos era pedalear ahí porque recién habíamos salido del curso” (Instructora-Alumna, 33 años)

“igual fueron buenos momentos, o sea, compartimos harto” (Alumna 3, 25 años)

“solamente me relacioné mientras estaba ahí, conversábamos, nos contábamos cosas” (Alumna 2, 59 años)

“no se generó mucha camaradería al principio, y al principio todas es como un poquito más individual pero yo te diría que ya a la mitad o incluso las últimas clases más pal final” (Alumna 5, 48 años)

El conocer a otras mujeres que se encuentran en la misma situación y que han experimentado los mismos procesos podría ser un factor clave para la continuidad del pedaleo después de terminar la escuela. Si bien no todas terminan relacionándose entre sí, dentro de los distintos grupos hay quienes tienen la posibilidad de estrechar lazos con sus compañeras, generándose una especie de comunidad en torno a la bicicleta:

“era salir, era disfrutar un parque que está cerca, conversar con otra chica que a lo mejor no tenemos mucho en común pero nos íbamos conociendo, conversábamos, nos llevábamos una colación, dejábamos la bici, comadreábamos un ratito, comíamos frutita, nos dábamos unas vueltas” (Alumna 1, 31 años)

Pese a la atmósfera de solidaridad y compañerismo que suele existir en los cursos debido a la buena disposición con la que llegan normalmente las participantes. Sin embargo, al ser un grupo de personas tan heterogéneo, hay ocasiones en que se presentan algunas situaciones de convivencia negativa:

“creo que también hay de todo, yo creo que uno lo ve también en las actitudes, en las graduaciones, durante la escuela, como que hay algunas que llegan como exigiendo, como que nunca entendieron que esto lo hizo una persona igual que tú, no es una gran institución que recibe platas de, cachai?” (Instructora 1, 33 años)

“hubo así como la oveja negra del grupo, tampoco era todo perfecto, estaba la oveja negra del grupo, una señora mañosa, mañosa, mañosa, era como oye, no te acerques a mí porque me vas a botar” (Alumna 1, 31 años)

Por otro lado, aparte del vínculo que se crea al interior de la escuela, vale recordar que la influencia tanto de la familia como del círculo social afectan el comportamiento de las personas al momento de pensar en usar la bicicleta, ya sea de forma recreativa o como medio de transporte. En varias entrevistadas, la opinión de sus redes de apoyo en cuanto a su participación en la EBM juegan un papel relevante, ya que es una forma de validación social ante los demás y motiva para seguir haciéndolo:

“mis amigas igual lo encontraban entretenido, igual genial que igual a los 31 años estar aprendiendo recién igual es como yaaa, no, ¿y te atreviste?” (Alumna 1, 31 años)

“mi pareja de ese entonces, y estaba súper contento, cachai, y como que la gente alrededor no lo tomó tanto peso, pero la gente que sí sabía, cachai, era como...porque yo tampoco le conté a todo el mundo” (Instructora-Alumna, 33 años)

“dije mamá, ¿te molesta si llego en vez de almorzar a la 1 tomo estos talleres en la mañana y llego más tarde? Me dijo hazlo, de todas maneras, así que me sentí muy apoyada por ella” (Alumna 5, 48 años)

“lo encontraron genial, genial, porque bueno, yo entre todas las cosas yo he hecho muchos cursos, de muy variados tipos de cursos, muchos, entonces como bicicleta era como yaaa... ¿otro curso más?” (Alumna 4, 47 años)

Tener amigos o familiares ciclistas es un estímulo importante para seguir reproduciendo este tipo de prácticas. La bicicleta se convierte así en un medio de sociabilización, en concordancia con las motivaciones cuantitativas para usar la bicicleta al inicio, en donde la respuesta con mayor frecuencia fue para sociabilizar con otros:

“mis sobrinas no me dicen tía, me dicen titi, y siempre me decía ya po titi, traiga la bicicleta pa que salgamos a andar una vuelta, así que ellas estaban súper contentas cuando yo me metí a Bici Mujer” (Alumna 5, 48 años)

“tengo varios amigos que andan en bici y bueno, con el que más salgo es con mi cuñado, que salimos” (Alumna 3, 25 años)

“con una amiga, una amiga que me sigue el amén en eso, ella es ciclista más profesional, ha estado en cicletadas y todo eso...yo estoy de a poco adquiriendo la práctica por salir” (Alumna 4, 47 años)

4.4.4. Factores individuales: superación personal y empoderamiento

Resulta pertinente recordar brevemente la importancia que tuvo la bicicleta para los movimientos feministas sufragistas europeos y norteamericanos de fines del siglo 19. La autonomía y libertad que este objeto trajo para las mujeres en el mundo siguen estando vigentes en el Chile actual, especialmente para aquellas que comienzan a pedalear ya de adultas.

Muchas de las mujeres que pasan por la EBM, ya sea para aprender a pedalear o para bajarse de la vereda, egresan mucho más empoderadas de lo que estaban en un principio. Si para algunas la participación en esta instancia constituye un desafío personal, luego de haber logrado su meta sienten mucho más autoconfianza, y el miedo, la vergüenza o la ansiedad que tenían al inicio se transforman en la superación de obstáculos que también se irradiaban a otros aspectos de sus vidas y en la forma en que se relacionan con los demás:

“igual todo eso del miedo también se aplica a distintas cosas de la vida, también en el trabajo, o en cosas, en relaciones también” (Alumna 3, 25 años)

Este empoderamiento se visualiza entonces desde distintas dimensiones: mayor autonomía, aumento de la autoestima, nuevas metas/objetivos, y más autocontrol. Para las entrevistadas, la bicicleta es todo un mundo nuevo de oportunidades del que anteriormente estaban excluidas, y que al finalizar el curso se nota en ellas una actitud diferente, más seguras, con ganas de hacer más cosas y efectivamente, comenzar a pedalear por su propia cuenta:

“Yo veo a la mujer que llega a la primera clase es súper distinta a la mujer que llega la última clase, es súper distinta, es otra mujer” (Instructora 2, 32 años)

“el sentirme que me la podía se lo debo a la escuela, porque sino créeme la bicicleta estaría años botada...eso también reafirma mi personalidad, aunque no se note, de verdad yo soy tímida, en serio. Y como que me sentía más segura” (Alumna 5, 48 años)

“Cuando ya salís de una te da más seguridad po, al final te da más seguridad” (Alumna 4, 47 años)

El gran aporte de la escuela es apoyarlas no sólo en la superación de miedos y en la entrega de una mayor autonomía, sino que demostrarles que el espacio también es suyo y que tienen tanto derecho de utilizarlo, de la forma que sea, como cualquiera mientras se haga con respeto hacia el otro y con el cuidado a sí mismas. Más allá de que exista o no una normativa legal (o una reformulación de ésta) sobre los deberes y derechos de los ciclistas, para las alumnas de la EBM usar la bicicleta en la calle luego de finalizar el curso es un acto reivindicativo por un espacio que también les pertenece. Si bien no todas las egresadas terminan pedaleando por la calle, sí hay en ellas una mayor consciencia sobre su posición como nuevas ciclistas en la ciudad, existen para ellas también derechos:

“es empoderarlas a usar los espacios públicos de una forma distinta” (Instructora 2, 32 años)

“soy un vehículo...tengo derecho a estar en la calle! Es un tengo derecho a estar en la calle porque pa mí antes de esto era como ¿y por qué el ciclista no puede ir por la vereda? O sea, pero como peatón me molestaba el ciclista en la vereda po pero y sino, ¿dónde va a ir si en la calle no se puede po? Pero ahora yo sé que hay derecho a estar en la calle” (Alumna 1, 31 años)

“las pocas veces que saqué la bicicleta después, o sea, o cuando volvía de regreso a la casa lo hacía por la calle” (Alumna 5, 48 años)

Andar en bicicleta como medio de transporte también trae consigo una sensación de libertad y, por ende una mayor autonomía para sus usuarias, ya que ahora son ellas realmente las dueñas de su propio tiempo, pueden elegir cuándo y dónde ir, no dependen de otros para su movilidad cotidiana, ya no deben soportar las incomodidades del transporte colectivo así como tampoco deben gastar tanto dinero para trasladarse de un lugar a otro, lo que permite a las mujeres estar en una posición de mayor control:

“me sentí como liberada, no sé, fue genial, me sentí demasiado libre” (Alumna 3, 25 años)

“te da autonomía, yo estoy moviendo, o sea, estoy llegando por mis propios medios a cualquier lugar, estoy usando mis propios recursos” (Instructora-Alumna, 33 años)

“que seas usuaria de bicicleta en vez de otro medio” (Instructora 1, 33 años)

Si se piensa que son las mujeres el segmento de la población que presenta una mayor vulnerabilidad a estar y/o permanecer bajo la línea de la pobreza, para ellas el acto de pedalear para transportarse significa poder acceder a espacios de la ciudad que antes no podían, pudiendo mejorar sus oportunidades de ingresar al mercado laboral, así como de disponer de la bicicleta como un medio de recreación, por lo que la EBM tiene un rol social importante en la disminución de las brechas de género y socioeconómicas:

“estamos hablando de mujeres que no tienen acceso a la ciudad, porque no tienen plata para transportarse, entonces tú les das la bicicleta como medio” (Instructora 1, 33 años)

También existen aspectos relacionados con el cuerpo y con el autoconocimiento de las propias capacidades físicas que aumentan la sensación de empoderamiento en quienes aprenden a pedalear por primera vez o en aquellas que a través del transporte son capaces de dominar un vehículo a tracción humana con su propio esfuerzo:

“y además puedo hacer esfuerzos físicos con mi cuerpo...no hay una vinculación como con tu propio cuerpo entonces el hecho de yo subirme a una bicicleta, de manejarla sin pegarme en las piernas igual fue importante darme cuenta del autocontrol que yo tengo con mi cuerpo...de sentirme capaz de que con ese cuerpo yo podía hacer muchas cosas” (Instructora-Alumna, 33 años)

Así, otro aspecto importante de destacar es la influencia que tiene todo este proceso educativo sobre la autoestima femenina, la cual se ve fortalecida a partir de la reafirmación personal de que se pueden lograr los objetivos que se propongan. Para muchas mujeres adultas andar en bicicleta es visto como algo muy lejano de alcanzar si no se aprendió durante la infancia, en ocasiones hasta casi imposible. El superar metas difíciles les otorga poder sobre sus propias decisiones y acciones

“por lo menos me siento capaz de andar en bicicleta, que puedo andar...ya por lo menos subirme, pedalear, aunque sea en una plaza, en un parque. Ya es un logro, sí” (Alumna 1, 31 años)

“como que me reafirmó de que yo era capaz de hacer muchas cosas entonces me sentí como más segura, mejor, con mayor autocontrol, en ese sentido yo siento que me aportó harto” (Instructora-Alumna, 33 años)

Para mujeres de edad avanzada, pedalear significa mantenerse vigentes en una actividad que, al menos en este país, siempre estuvo más asociada a los segmentos más juveniles de la población, ya que desde ahí empiezan las transformaciones sociales en torno al uso de la bicicleta:

“me sentí joven” (Alumna 2, 59 años)

Además, en una sociedad en la que no está bien visto envejecer, sumarse a un medio de transporte enfocado principalmente hacia el grupo joven es una forma de relacionarse intergeneracionalmente.

Produce en ellas mucho orgullo no sólo lograr el desafío, sino también sentirse parte de lo que hoy podría ser considerado como un grupo de referencia, estrechamente relacionado con esas nuevas representaciones sociales que existen actualmente sobre los ciclistas.

“Me creía la muerte porque andaba, o sea no sé po, publicaba las fotos, ¿te fijai?” (Alumna 5, 48 años)

La bicicleta se convierte en una aliada para la mujer contemporánea, tal como lo fue antaño para aquellas que comenzaban a incorporarse a la modernidad. Es así como aparecen en los relatos nuevas metas y nuevos desafíos, algunos que involucran este medio y otros que provienen haber podido cumplir lo que para ellas era un anhelo. La conquista por la emancipación en su movilidad no es otra cosa que el tomar control sobre los recursos las rodean, haciendo que sus actos tengan otra valoración y que se propongan continuar avanzando en sus búsquedas personales:

“tengo en la mente la posibilidad de algunos viajes, a viajes donde te arriendan la bicicleta pa dar la vuelta y es como que yo puedo, yo puedo ir y no voy a tener que ir a pata porque yo puedo andar en bici...ahora se me abren más opciones a cosas” (Alumna 1, 31 años)

“si puedo hacer esto, puedo hacer millones de cosas” (Alumna 3, 25 años)

“si me pongo a pensar en qué me aportó, fue en esa sensación de que yo puedo lograr esto y puedo lograr otro tipo de cuestiones más que me proponga” (Instructora-Alumna, 33 años)

“antes me moría de miedo entonces creo que superar el miedo, el miedo a cualquier cosa, en lo que sea, yo creo que es un tremendo logro, es como un potenciador heavy porque te atreviste a una cosa, después podis pasar al siguiente escalón” (Alumna 5, 48 años)

La superación del desafío de pedalear y la adquisición de confianza se vincula además con una segunda fase del empoderamiento que vas más allá de lo personal: el poder relacional, es decir, cuando las personas se sienten valiosas se relacionan de mejor manera con otros, lo que mejora la calidad de las relaciones interpersonales, a su vez que son capaces de tomar sus propias decisiones y solucionar sus propios problemas. Cuando se les pregunta a las entrevistadas qué significó para ellas el paso por la escuela y qué fue lo que les aportó, queda de manifiesto que los cambios personales también se reflejan en otros ámbitos:

“yo creo que más segura, seguridad en tomar decisiones. Antes igual dudaba un montón, ahora no, estoy como más allá, esto y esto, decido más cosas” (Alumna 3, 25 años)

“lo que a mí más interesa es a terrenos internos, o sea eso fue súper importante...Perder los miedos, pasar sobre mis creencias...es mi tema también el desarrollo personal, para mí el andar en bicicleta es mucho más que eso” (Alumna 2, 59 años)

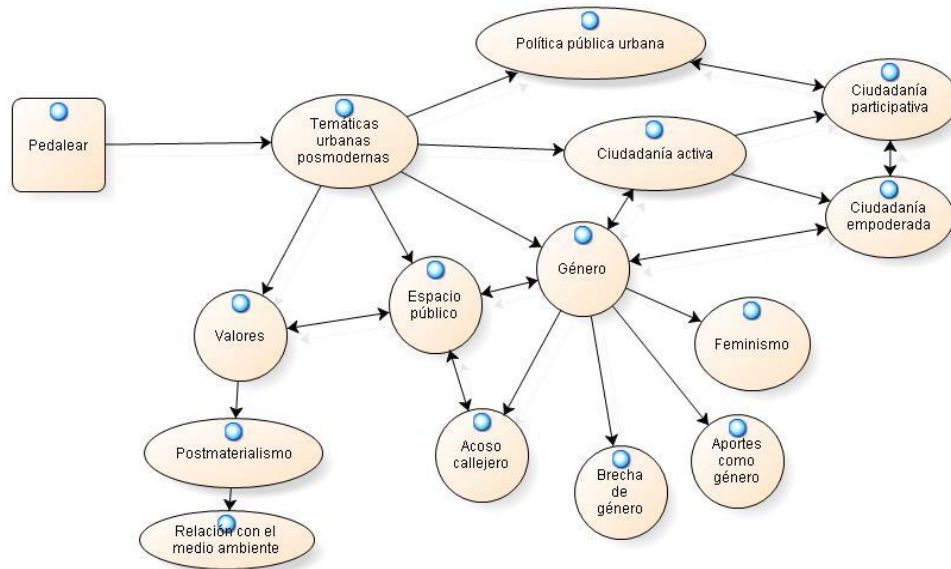
“Cuando ya el curso terminó yo empecé a salir sola, porque salgo con una amiga, salí y ya no sentía tanto susto de las micros o de los autos, entonces logré hacerlo sin tener mayores temores” (Alumna 4, 47 años)

No cabe duda que en todas las entrevistadas algo despierta o se produce a partir del uso de la bicicleta, la pérdida del miedo es un factor relevante para entender los procesos de las alumnas que participan del nivel BVA, así como la disipación de la

vergüenza y la frustración para quienes aprenden recién a pedalear. El empoderamiento femenino es un derivado de la EBM que tiene una vital importancia en la búsqueda de la equidad con la validación y la completa integración del género femenino en la sociedad.

4.5. Temáticas urbanas posmodernas asociadas al pedaleo: Género, espacio público y ciudadanía

Diagrama 4: Temáticas urbanas posmodernas



Elaboración propia en base a todo el material recopilado

4.5.1. Política pública urbana

Uno de los roles que tiene Macleta, en conjunto con otras organizaciones ciclistas y ciudadanas, es abrir el diálogo entre los usuarios de la bicicleta y el gobierno para lograr avances en materia de infraestructura pero también de educación vial, en donde se le enseñe a toda la ciudadanía a respetar y convivir con los otros en el espacio público. El auge del ciclismo urbano en la ciudad de Santiago y la voluntad política que se ha empezado a visualizar más en los medios durante este año 2014 tiene que ver con la presión de los grupos interesados, de forma tal que las antiguas políticas públicas existentes se reformulen, así como que sean creada unas nuevas para el fomento de la bicicleta como medio de transporte, es decir, el proceso de toma de decisiones por parte de las autoridades ha sido bottom up:

“nosotros empezamos a building up, poco a poco se empezó a ver más, más, más y este boca a boca creció, creció y creció, entonces salimos de un grupo chico a expandirnos más...es todo gatillado por los usuarios” (Instructora 1, 33 años)

“el no tener infraestructura, si tuviéramos infraestructuras...pa mí si no están todos esos medios igual hay que andar en bicicleta, el ciclismo vehicular tendrá que ser el modo de hacer que suceda” (Instructora 1, 33 años)

No obstante, la infraestructura cuando existe, muchas veces es deficiente en cuanto a su diseño y conectividad, lo que muchas veces hacen que las mujeres desistan de usar la bicicleta como medio de transporte, ya que parte importante de las ciclovías no son percibidas como muy seguras, y terminen por destinarla como un objeto recreativo:

“las ciclovías de repente no son de lo mejor, no hay muchos lugares buenos, porque hay unas ciclovías de Ñuñoa que pasai por al lado del árbol, o sea mala” (Alumna 5, 48 años)

“lamentablemente en Santiago las ciclovías son bidireccionales por tanto el espacio que hay es de un metro y medio, menos, de longitud” (Instructora-Alumna, 33 años)

“me acuerdo que una de las cosas que hacía era andar por la Ciclovía de Pocuro, que es una asquerosidad horrible po, ¿cachai? O sea la Ciclovía de Pocuro es de pésima estructura” (Instructora-Alumna, 33 años)

Gracias al aumento de ciclistas en la capital, varias entrevistadas logran reconocer los avances que ha habido en el último tiempo, de los que ahora ellas forman parte porque se han convertido en nuevas usuarias. Al empezar a usar la bicicleta, estas mujeres se van dando cuenta las decisiones que tome el gobierno ahora sí les importan y que sí les atañen:

“Pero tengo fe, cada día le están poniendo más foco a esto de las ciclovías, cada día siento que están más preocupados de eso, y siento que es casi este boom, como la moda” (Alumna 5, 48 años)

“las leyes se están enfocando, están viendo que cada día hay más ciclistas...Me he dado cuenta por ejemplo que en Providencia pusieron un montón de cicleros que no estaban, no eran, entonces veo que igual hay cambios o sea, que la alcaldesa de Santiago sea ciclista, que haya puesto un montón de cicleros también acá en el centro...que haya espacios especiales para la bicicleta es como bien, bien y yo los voy a poder usar, pucha todavía me da sustito pero de a poco se van viendo cambios” (Alumna 1, 31 años)

4.5.2. Ciudadanía activa

Pensando en que un rasgo característico de esta posmodernidad del siglo XXI es el hiper individualismo (o la racionalidad egoísta) y el ensimismamiento ciudadano producto del desencanto con la democracia y el sistema económico neoliberal, el desencuentro entre los intereses privados y la acción pública han producido que los sujetos hoy sean menos cooperativos, y que cuando producen bienes colectivos hay detrás incentivos selectivos que dan al grupo ciertos beneficios de índole privada (Olson, 2007). Ahora bien, parte importante de los objetivos que tiene la EBM están relacionados con el promover en las mujeres que asisten a los cursos una ciudadanía más activa, más consciente, participativa y empoderada:

“yo creo que la escuela en sí es una invitación...el sólo experimentar este tipo de interacción con otros que no es común, en sí mismo en el fondo es como con el ejemplo, en el fondo. Es una invitación con el mismo ejemplo el hacer ciudadanía, es una invitación a que las mujeres hagan ciudadanía...” (Instructora 2, 32 años)

4.5.2.1. Ciudadanía participativa

La preocupación, por parte de algunas entrevistadas, que se veía en el apartado anterior por la ausencia o aparición de infraestructura ciclista hace suponer que cuando a las personas les empiezan a afectar directamente las decisiones que se tomen (o no se tomen) en cuanto a la promoción por el uso de la bicicleta en este caso, es un indicador de que esta instancia educativa es un mecanismo de socialización política, que pone en el centro de la discusión al pedaleo femenino como un acto político y reivindicativo, que está destinado a producir cambios en la sociedad a través de la participación ciudadana en el espacio público y la conciencia por el otro:

“yo me metí a una campaña, que fue por el motivo que yo empecé a armar Macleta, que fue la campaña Bicivílzate, que fue una campaña del Gobierno con los mismos fondos de Banco Mundial y qué se yo, no sé si te manejai en eso, se estaba haciendo esta campaña y ahí yo llegué a Ciudad Viva a preguntar si yo podía ser voluntaria de la campaña porque a mí me interesaba promocionar el uso de la bicicleta nomás, si yo decía cómo nadie lo conoce, si es un tesoro que nadie cacha, cómo puede ser, yo quiero ayudar a difundirla” (Instructora 1, 33 años)

“Ahora siento que 100% es mi responsabilidad así como de mi vecino y de todos, antes yo pensaba que siempre era alguien más quien tenía que venir a hacer la pega, que podía mirar, que podía criticarlo, pero bueno, hay un alcalde el que tiene que hacer esa weá po, ahora no. Ahora entiendo que puedo ser parte de eso y debo ser parte de eso, así que estoy observando algo que me importa” (Instructora 2, 32 años)

Participar de esta instancia, ya sea como alumna o como instructora, es una acción ciudadana que invita a las mujeres a ser parte de una transformación en sí mismas así como del rol que tienen en la sociedad, involucrando a la sociedad civil en el fortalecimiento de la democracia, impulsando el desarrollo local y la mejora del espacio público urbano:

“la ciudadanía no es un contenido específico en el curriculum en sí, pero aparece en todas nuestras charlas porque en el fondo es lo que hacemos. Y cuando explicamos qué es lo que es Macleta y por qué hacemos lo que hacemos, la participación social, la organización ciudadana, la responsabilidad de todo ciudadano con su espacio” (Instructora 2, 32 años)

“hay varias que de pasar a ser alumnas, pasaron a ser instructoras, e incluso muchas que pasaron a ser alumnas, después instructoras y ahora son organizadoras del equipo Macleta” (Instructora 2, 32 años)

“te hacían entender que tú puedes ver la ciudad de otra forma y como tú puedes ver la ciudad de otra forma, puedes encontrar los dolores de la ciudad y cuando tú encuentras los dolores de la ciudad puedes hacer algo para evitar el dolor” (Alumna 4, 47 años)

4.5.2.2. Ciudadanía empoderada

A su vez, una segunda dimensión del fenómeno de activación de la ciudadanía debido al paso por la EBM, se encuentra vinculada con el empoderamiento, esta vez, a escala social. Es decir, existe una identificación con lo comunitario, que es importante para fortalecer el tejido social de las ciudades, así como también el fomento de ciudades a escala humana, más abiertas e inclusivas, y en definitiva más democráticas. Esto último tiene relación con la forma en cómo se puede participar y usar el espacio público, como bien que les pertenece a todos/as, que permite poder interactuar y sociabilizar con los demás, y que funciona como catalizador para las relaciones sociales e identidades comunitarias:

“yo creo que tenemos que tener ese espacio ciudadano en la sociedad, de ser respetado y todo lo demás pero yo lo veo más como por ser humano que por el género” (Alumna 2, 59 años)

“una de las cosas que en el discurso de todas las sesiones que yo tuve, de esa apropiación del espacio público fue lo que más me hizo sentido y me removió, como el hecho de conocer tu ciudad, apropiarte de tu ciudad y decir esta es mi ciudad, estas son mis calles, este es mi espacio y yo transito por acá y transito como ciudadana, como mujer” (Instructora-Alumna, 33 años)

“ahora yo sé que hay derecho a estar en la calle” (Alumna 1, 31 años)

Las alumnas estarían asociando el uso de la bicicleta con algo más que como mera posibilidad instrumental, sino como un medio para establecer y profundizar vínculos con los otros y con su propio entorno, lo cual resulta de suma importancia teniendo en cuenta el creciente fenómeno de individualización de nuestra sociedad. Así, el acto de pedalear produciría un despertar de la ciudadanía:

“el tener un foco distinto pa ver el mundo, porque transportarte en un metro cuadrado móvil a transportarte y ser parte de la ciudad porque todo lo que haya te afecta, ya te cambia la visión y ya te empodera desde otra perspectiva, desde la perspectiva ciudadana y ahí te hace ser un ciudadano más activo” (Instructora 1, 33 años)

4.5.3. Género y espacio público: bicicleta, mujer y ciudad

4.5.3.1. Brecha de género en el uso y acceso a la bicicleta

Se sabe que hombres y mujeres acceden de manera distinta al espacio público, pero también a la bicicleta. Según las estadísticas, en la Región Metropolitana circulan más ciclistas del género masculino que del femenino, lo cual era mucho más notorio hace una década atrás, razón por la cual surge Macleta, y posteriormente, la escuela Bici Mujer:

“cuando andaba en bicicleta no veía a mujeres, era muy raro encontrarte con gente en bici y era más raro aún encontrarte con una mujer así que paraba y te saludaba porque era un acontecimiento en el día” (Instructora 1, 33 años)

“en las comunas más acomodadas como Providencia y Ñuñoa tenían 14% de uso de mujeres y el resto eran hombres y no 14% de la gente que se mueve en algún medio de transporte, no, sino que dentro de los ciclistas sólo el 14 eran mujeres y en el invierno bajaba como a 3% del total de ciclistas, o sea las mujeres casi no figurábamos” (Instructora 1, 33 años)

Sumado a eso, es muy posible además que la brecha de género en el uso y acceso a la bicicleta sea mucho más notoria en los estratos más bajos, aunque no se tiene evidencia. Cabría suponer que la inversión que se ha hecho en infraestructura ciclista en comunas que disponen de mayores recursos como Vitacura, Las Condes, Providencia, Santiago y Ñuñoa responde a la lógica de eso mismo: la cultura de la bicicleta que se ha puesto tan de moda últimamente en Santiago comienza en los sectores medios y medios altos:

“qué es lo que estará pasando en comunas que no sean del sector oriente de Santiago, yo creo que la bicicleta el uso de las mujeres debe ser más bajo pero no tengo datos” (Instructora 1, 33 años)

La EBM surge para responder ese inequitativo acceso entre hombres y mujeres al espacio público y a la bicicleta, que también está muy conectada con el planteamiento feminista que tiene la misma organización Macleta.

Continuando con la escuela, aparecen datos sobre cómo percibe una mujer el uso de la bicicleta por parte de un hombre, pero también cómo se comportaría en el curso si éste fuese mixto. Por lo general hay una apreciación negativa hacia el género masculino por parte de algunas alumnas en el contexto EBM, a excepción del caso en que se mencionan a los colaboradores. Si bien esto ocurre porque la valoración femenina como parte de la misma metodología de aprendizaje es alta, también se debe a estereotipos de género en que los hombres son percibidos por algunas mujeres como más bruscos y violentos, poco sensibles a las necesidades femeninas, y por ende, la visión que se tiene es que hubiesen entorpecido el proceso:

“Son más competitivos, pasan por arriba tuyo y atropellan al que sea, y hubiesen seguido de largo y se hubiesen ido más lejos o no sé, en general los hombres son como más desordenados, como que les cuesta como...sobre todo si está liderado por mujeres” (Alumna 1, 31 años)

“igual los hombres son como más brutos, no sé, entonces en la bici igual son como más agresor” (Alumna 3, 25 años)

Además influyen otras temáticas como el contexto sociocultural y los roles de género, en donde en un país en el cual todavía prevalece fuertemente una cultura patriarcal, las mujeres siguen en situación de desventaja social: ganan menos que los hombres, tienen que lidiar muchas veces con una doble jornada que incluye el trabajo remunerado fuera del hogar y las labores domésticas y del cuidado, son más propensas a sufrir algún tipo de violencia, y en definitiva, pese a que representan un poco más de la mitad de la población nacional, todavía existen barreras para su plena incorporación en la economía, en la política y en la sociedad en general.

El contraste sociocultural entre nuestro país y otros más avanzados en materia de equidad de género, se refleja en la calle, en este caso, con el uso de la bicicleta:

“nunca me planteé lo que era ser una mujer arriba de la bicicleta en Canadá porque estaba lleno de mujeres andando en bicicleta, no eran menos que los hombres y eso yo creo que porque la cultura canadiense es distinta...hay más mujeres andando en bicicleta entonces eso nunca me lo había cuestionado porque pa mí era obvio que la mujer andaba en bici, pero al llegar a Santiago te dai cuenta que la realidad no es así” (Instructora 2, 32 años)

“hemos estudiado de la etapa vital, del ciclo vital de la mujer y el período de tener hijos entonces eso es un gran vacío de bicicleta, las mujeres todas describen que desde que se embarazan hasta que el hijo tiene 10 años ya dejan de pedalear porque son traslados para el cual nuestra ciudad no está preparada” (Instructora 1, 33 años)

El hecho de ser mujer en una sociedad conservadora y patriarcal limita y excluye de este tipo de actividad desde la infancia, lo que se denota más fuertemente en generaciones anteriores, donde la autoridad masculina reflejada en la imagen del padre o de los hermanos varones coarta la socialización de la bicicleta en la niñez:

“soy hija única, mujer hija única, claro, entonces es bien distinto...y como que nadie, y como que no fue nomás, nunca me compraron, nunca me regalaron, nunca tuve” (Alumna 2, 59 años)

“en mi época era carísimo tener bicicleta, entonces había 1 bicicleta para la familia, y en mi caso somos 4 hermanos” (Alumna 4, 47 años)

Así también, aparecen en los relatos ciertos prejuicios en torno al uso de la bicicleta: existen varios mitos que circundan el pedaleo por parte de las mujeres por ser considerado como algo masculino o bien, como algo que podría ponerlas en riesgo de ser deshonradas, lo que supone el valor cosificado de la mujer en esta sociedad:

“la cultura machista en Chile en la cual a las niñas no se les enseña andar en bicicleta porque una niña se puede...el mito que existía en la época de mi abuela que a mí me lo contó, que a las mujeres no se les enseñaba a andar en bicicleta porque se les podía romper el himen, se le podía romper el himen. Entonces una mujer que perdía la virginidad arriba de la bicicleta no se iba a casar con nadie y era una puta” (Instructora-Alumna, 33 años)

“a las mujeres no se les enseña a andar en bicicleta porque se pueden caer, porque son tan delicadas, son unas princesitas que hay que tener en la casa, con un vestido almidonado, jugando con muñecas de trapo...Y que es poco femenino, Que es amachada la mujer que anda en bicicleta, es como algo no bien visto, no es bien visto que tú andes en bicicleta” (Instructora-Alumna, 33 años)

Si bien hoy en día la incorporación paulatina de mujeres al uso de la bicicleta en la ciudad se ha incrementado, muchas de ellas pertenecientes a generaciones anteriores, cargan con complejos y una imagen distorsionada del género femenino en la sociedad:

“yo he visto a muchas mujeres que entran a la escuela y es como que andan con una actitud por las calles como que andan pidiendo perdón y permiso por todas las esquinas, como que sienten que los espacios no les son propios y que tienen que pedir permiso para usar esos espacios públicos que son de todos, la calle, no así los hombres” (Instructora 2, 32 años)

“es como una sumatoria de mitología alrededor de la bicicleta y la mujer, y también de la mujer y el espacio público, y el espacio fuera de la vida privada de la casa” (Instructora-Alumna, 33 años)

Los cambios culturales respecto a la imagen y a la posición de la mujeres en la sociedad recién se están visualizando ahora, con las generaciones de mujeres jóvenes que han tenido acceso a estudios terciarios, y la vinculación con organizaciones de corte feminista que apelan por la equidad de género, tanto en la vida privada como en la pública. Sin embargo, muchas veces la EBM se ve amenazada por la actitud de los demás, que entorpecen esta actividad:

“usualmente nos encontramos con vecinos que les molesta que estemos ahí, y son a veces muy agresivos con nosotras, y que nos echan, que nos quieren quitar el espacio...yo me pregunto si sería lo mismo si es que fuera un grupo de hombres aprendiendo a andar en bicicleta” (Instructora 2, 32 años)

“en la escuela armamos los circuitos y ponemos conos y tenemos que estar echando a todo el mundo para que salga de nuestro circuito, que es un espacio para la educación” (Instructora-Alumna, 33 años)

-Necesidades diferenciadas: las mujeres necesitan poder percibir el espacio público de manera segura para circular en bicicleta, pero también apropiarse de éste, ya que no lo sienten como propio, lo ven como algo que es de otros. Para muchas, el uso nocturno de la bicicleta ni siquiera es una alternativa, puesto que surgen sentimientos de inseguridad y miedo:

“la aversión al riesgo es mayor en el caso de la mujeres...el hombre se valida también desde asumir riesgos, la mujer más bien lo contrario quizá, el prevenir el riesgo, el resguardarse, el tema del espacio público, el tema de andar en la noche yo sé que pa muchas mujeres es un tema andar en la noche en bicicleta...esa situación de noche pa una mujer yo creo que es bien intimidante, además ir sola sin ninguna cobertura, lo sienten muy desprotegido” (Instructora 1, 33 años)

“yo trabajo y estudio. Venirte a las 11 de la noche en bicicleta, una mujer sola, que la mochila, los libros, cuadernos, que no sé qué y la pienso y yo digo es peligroso po...Te ven sola, semáforo y sonaste po, o te roban las cosas, te roban la bicicleta y qué sé yo qué te pueden hacer” (Alumna 1, 31 años)

Usualmente, la aversión al riesgo es un elemento importante para entender por qué en una ciudad como Santiago existen menos mujeres que hombres pedaleando: ellas necesitan sentir que el espacio es seguro, y esto se logra a partir de infraestructura de buena calidad en su diseño y ejecución, que conecte distintos espacios urbanos, pero también influiría ver a otras mujeres haciendo lo mismo, vectorizando el ciclismo urbano femenino intra género:

“Yo vi a esta mujer andando en bicicleta por acá, es seguro porque ella es mi indicador de que en este espacio cachai, ella se está apropiando de ese espacio, por tanto yo puedo hacerlo y alguien me va a ver a mí y así, secuencialmente se van a ir sumando más mujeres a transitar por la calle” (Instructora-Alumna, 33 años)

4.5.3.2. Acoso callejero

La violencia desde la masculinidad hegemónica hacia las mujeres (y otras identidades de género) que se ejerce en el espacio público influye al momento de usar los espacios y de hacerlo con la bicicleta, donde la dominación masculina está presente desde el momento en que tienen que enfrentarse a la calle y a los otros (aunque en sus espacios privados tampoco quedan exentas de ser violentadas):

“Yo creo que el espacio de las mujeres en el espacio público son menos respetados que el de los hombres, de hecho a las mujeres se nos mira más físicamente y a los hombres no, y eso hace que una como mujer camine distinto por la calle” (Instructora 2, 32 años)

“hasta las decisiones de transporte también las mujeres estamos súper limitadas, o sea, tú en la noche no vai a tomar una micro sola, cachai? No vai a tomar por un tema de inseguridad, de que te puede pasar algo porque efectivamente, te puede pasar algo” (Instructora-Alumna, 33 años)

Es por eso que la incorporación de la charla sobre acoso hacia la mujer en los espacios públicos durante este año 2014, en colaboración con el Observatorio Contra el Acoso Callejero (OCAC) no es casual: muchas ciclistas reportan haber sido víctimas de este tipo de violencia.

El acoso sexual callejero es una forma de violencia de género, legitimada y muchas veces minimizada por la sociedad por no constituir un “delito”. Este tipo de práctica ocurre en el espacio público, y son perpetradas comúnmente por el género masculino hacia las mujeres y personas con otras identidades de género, como homosexuales y transexuales. La EBM es un espacio en el que el auto cuidado y la información sobre temáticas como éstas son tratados con mucha seriedad, pero también con mucha apertura. Varias mujeres desconocen que el ser “piropeada” en la calle o ser tocadas

por un desconocido pueden ser denunciados a la policía, gracias al mismo trabajo de visibilidad sobre este tipo de violencia que OCAC ha realizado este año ante las autoridades y la ciudadanía, con el fin de educar a la población para comenzar a derribar imaginarios culturales que no hacen más que perpetuar la brecha y la discriminación de género en Chile.

En los relatos de las alumnas entrevistadas se evidencian eventos riesgosos de este tipo, que pasan más allá de la violencia simbólica que los hombres ejercen hacia las mujeres en la calle, y que no es más que otra forma de subordinación del género femenino. En general, las víctimas suelen inhibirse o paralizarse, limitando su capacidad de reacción y aumentando el riesgo de ser violentadas de una peor manera:

“yo justo antes de entrar en la escuela como ponte tú una semana antes yo un sábado, que fue EL sábado que me atreví a sacar la bicicleta porque el día estaba precioso, ¿te fijas? Yo ese sábado salí, anduve por mi sector, o sea por Elicer Parada, por Ñuñoa, y a mí me paró un tipo de repente como con cara de instructor de gimnasio, así musculoso todo con short y me para y me dice disculpa, ¿te puedo decir algo? Me dijo. Te vas a dañar las rodillas porque tienes el asiento muy bajo, entonces me dijo, déjame ayudarte con el asiento, me dice ponte por acá ahí parada en la vereda, bueno pa hacerte corto el cuento caí redondita, o sea me empezó a hablar de que él era kinesiólogo, me empezó a hablar que las rodillas, que la postura, que las mujeres siempre se echan a perder no sé, la columna, que me sentara derecha en la bicicleta. Finalmente, el tipo termina poniéndose detrás en la bicicleta, no, mira, tiene que haber sido mucho rato, me engrupió no sé, por decirlo de alguna manera, 20 minutos, hasta que al final el tipo se pone detrás de la bicicleta y me empieza a tomar de las caderas y me dice no, córrete, la cola tiene que estar bien atrás. Bueno, finalmente el tipo me toqueteó, me apuntaló por decirlo de alguna manera, entonces yo por eso te digo, caí redondita, como que quedé en shock entonces por eso no podía hacer nada, no podía hacer nada, entonces como que en algún momento como que reaccioné y le dije me estás poniendo incómoda, logré zafarme de él, tomé la bicicleta y me fui pero rajada, corriendo. Entonces por eso te digo, eso fue como una semana o semana y media, dos a lo más, que partiera la escuela fue LA vez que me atreví a sacar la bicicleta y me pasó esto, entonces por eso te digo, yo creo que mi temor a salir también va relacionado con mi experiencia que tuve, traumática” (Alumna 5, 48 años)

“a mí no me habría ocurrido por la mente un automovilista sacando la mano y te pegue un agarrón...la chica era guapísima, andaba con una falda, no era una falda corta, no era una mini, no era un short, era falda larguita más abajo de la rodilla pero andaba con una falda en bicicleta y el tipo le tira la mano...helada, la chica paró, se corrió a la vereda, le gritó un par de cosas pero oye, ¿qué pasa? Imagínate el peligro si esa chica anda sola, de noche, con sus cosas o sea tenis que andar a la luz del día sino ya sonaste” (Alumna 1, 31 años)

La cosificación de la mujer en la sociedad, producto del machismo que todavía persiste en Chile, hace que este tipo de prácticas sean consideradas validadas y consideradas como normales por quienes las cometen, haciendo que las víctimas del

acoso limiten sus actividades, cambien su ruta tratando de evitar una nueva posible agresión, y en definitiva, se sientan todavía más inseguras en la calle:

“por eso creo que de noche no me voy a atrever a salir, porque me siento como en peligro, me siento como intimidada, o sea si de día, si me pasó esto de día a las 3-4 de la tarde” (Alumna 5, 48 años)

4.5.3.3. Feminismo en la EBM

Como ya se ha mencionado anteriormente, Macleta tiene una orientación feminista que apela hacia la equidad de género en la sociedad a través de la inclusión de más mujeres al ciclismo urbano, así como otros aspectos que subyacen de dicha práctica como el empoderamiento y la activación de una ciudadanía femenina.

El feminismo en la EBM se intenta promover desde el mismo ejemplo, es decir, mujeres trabajando por otras mujeres, recalcando que la brecha de género en el uso del espacio público y de la bicicleta no es más que otro ejemplo de la posición de desventaja y vulnerabilidad en la que se encuentran las mujeres hoy en Chile:

“este discurso feminista implantado en la escuela responde a lo mismo que yo te decía, la escuela responde a las necesidades de Macleta no es un ente independiente, y Macleta tiene el discurso de género como parte de su objetivo, promover la equidad de género en la sociedad no sólo en el uso de la bicicleta” (Instructora 1, 33 años)

La adhesión con el discurso feminista, transmitido a través de las charlas que se imparten clase a clase es dispersa, haciendo más sentido en unas mujeres más que en otras:

“hay algunas mujeres que adherían, ¿cachai? Y habían otras mujeres que...me acuerdo de una respuesta que me dio una de ellas que fue alumna de una escuela muy cercana a la mía donde yo me gradué como 2011, entonces ella me dijo mira, ¿sabes qué? Yo no me siento identificada con esto” (Instructora-Alumna, 33 años)

Existe también un componente generacional, en el cual en entrevistadas mayores el tema del feminismo no identifica:

“yo no soy muy feminista, bueno, por la edad, por la generación mía, por mi formación...” (Alumna 2, 59 años)

“Es que como no era lo más importante para mí en esto, no era la bicicleta porque era una actividad de mujeres, era la bicicleta porque quería aprender a andar en bicicleta” (Alumna 4, 47 años)

Aún así, también se evidencia en algunas mujeres de generaciones más jóvenes que no tienen integrado el discurso feminista, ya sea porque no lo conocen o porque no se identifican con éste. Para algunas, el velo de la igualdad, esa falsa apariencia de que la mujer ha sido incorporada del todo a la sociedad y posicionada como sujeto de derecho pleno (Gómez-Ramírez y Reyes, 2010), ha hecho que las nuevas

generaciones no sientan como propia la búsqueda por la equidad y la igualdad de género.

Resulta curioso que, a pesar de que todas las alumnas entrevistadas cuentan con estudios terciarios y pertenecen a comunas bien posicionadas socialmente, casi ninguna de ellas tiene muy claro en qué consiste realmente el feminismo, otorgándole desde sus propios imaginarios (y desde los de la sociedad patriarcal) una connotación negativa y que es transversal generacionalmente:

“me dio lo mismo...es que no soy como muy feminista...ni machista” (Alumna 3, 25 años)

“no tengo el tema de querer competir con el hombre, no me interesa en lo absoluto, o sea, me interesa ser más mujer cada vez” (Alumna 2, 59 años)

“Yo la verdad no las sentí tan feministas de que ah, el mundo es de mujeres y no sé qué, sino que más lo tomé por el lado que se prestaban a ayudar a mujeres” (Alumna 1, 31 años)

Hasta la fecha, hay una desvinculación de una parte importante de las mujeres hacia los movimientos feministas porque el concepto estaría asociado a ciertas características negativas, el estigma feminista construido desde la misma ideología de dominación masculina las etiqueta como "anti hombres, abortistas, libertinas, amenazantes", entre otras expresiones que, a ojos de los demás, las hacen ver como mujeres agresivas y peligrosas (Espinosa, 2002; Gómez-Ramírez y Reyes, 2010). Esto produce incomodidad y hace que no quieran que sean asociados con ellas, produciendo resistencias para identificarse con el discurso del feminismo actual, o bien, si es que adhieren, la misma sociedad se encarga de “corregirlo”:

“el feminismo que promovemos es hasta por ahí nomás, es hasta que te casai y tenís que lavar los platos, hasta que te casai y tenís que planchar o llevar a los niños al colegio, como que hasta ahí nomás dura el feminismo” (Alumna 1, 31 años)

Al mismo tiempo, hay otros casos en que las alumnas llegan buscando esa perspectiva de género para ser incorporada a sus vidas cotidianas, o como sustento para sus propias labores, que podrían encontrar en la EBM un espacio donde nutrir ese tipo de inquietudes individuales y/o sociales:

“sí ha coincidido que mujeres que trabajan con mujeres, profesionales del ámbito de las ciencias sociales más sensibilizadas con esos temas han llegado a Macleta y valoran en el hecho que seamos mujeres y tienen, cuando tú conversas con ellas, tienen este tema de la identidad femenina, de la sororidad” (Instructora-Alumna, 33 años)

“Hay mujeres de agrupaciones, de ONG que trabajan con mujeres que han llegado a nuestra escuela. Nosotras no hemos hecho esa búsqueda, eso es un dato súper interesante como de la vinculación con agrupaciones feministas que buscan en

nosotras algún punto de intersección o pa fortalecer sus capacidades personales”
(Instructora-Alumna, 33 años)

4.5.3.4. Aportes al género femenino

Siguiendo con la lógica del feminismo que promueve la EBM, la contribución que realiza la escuela a sus alumnas es poder situar a la mujer en el espacio público, no como un objeto (para mirar o acosar) sino como un sujeto que tiene los mismos deberes y derechos que los hombres, en este caso en bicicleta. El empoderamiento femenino al que se ha hecho referencia en los apartados anteriores así lo demuestran, y la influencia que ha tenido o pudiera tener la escuela es un elemento clave a la hora de pensar en las mujeres como sujetos de derecho pleno:

“Yo creo que el empoderamiento, a veces suena un poco ex temporáneo según el contexto en el que pongas la escuela como que, si tú llevas la escuela a una comuna vulnerable ahí tú entiendes que la bicicleta sí es un medio de empoderamiento importantísimo” (Instructora 1, 33 años)

Si la bicicleta ha sido percibida, en un contexto machista como un aparato masculino más, hoy esos mitos caen poco a poco. Cuando se le pregunta a las entrevistadas cuál ha sido el aporte que tuvo en sus vidas el haber pasado por el curso, las respuestas reafirman

“yo creo que lo más importante valentía. Valentía, ¿te fijai? Atreverme a poder sacar la bicicleta” (Alumna 5, 48 años)

La ayuda que ofrece la EBM es acompañar y apoyar a las mujeres en sus procesos de transformación personal, así como incentivar la reapropiación de los espacios. Mujer, espacio público y bicicleta se conjugan en una misma ecuación para visibilizar que los espacios femeninos todavía son espacios acotados en la sociedad:

“el aporte que la escuela le hace a la sociedad y a nosotras la mujer, es que es un pequeño vehículo de cambio que usando algo muy visual entrega el mensaje que las mujeres ya no estamos planteadas desde el mismo lugar que hace quizá 30 años atrás. Ya no somos tímidas en los espacios compartidos, esos espacios compartidos son igualmente nuestros que los de los hombres” (Instructora 2, 32 años)

“la bicicleta es una herramienta que nos permite a las mujeres...usar el espacio público de otra manera” (Instructora-Alumna, 33 años)

Para las mismas instructoras, el ser parte de la EBM y estar en constante cercanía con mujeres y otras realidades, produce en ellas la confirmación de que efectivamente la ciudadanía y las mujeres pueden producir cambios en la sociedad, así como tener mayor empatía hacia los demás. La conciencia social se manifiesta o se confirma:

“en lo personal, yo creo que me reafirma como mujer eh...porque yo siento que nosotras, con cada una de las escuelas y las actividades que desarrollamos estamos educando y estamos promoviendo esta misma lógica de superación de brecha de género entre las mujeres y también estamos aportando como a la causa de la búsqueda de la justicia social en la sociedad” (Instructora-Alumna, 33 años)

“Me siento útil, yo creo que a todos nos hace falta sentirnos útil eh...pero me siento útil en algo importante, a mí me parecía importante porque entiendo que los cambios por los que pasan las mujeres son súper profundos, entonces me llena de satisfacción saber que soy parte de algo así” (Instructora 2, 32 años)

“Más que nada por la gratificación de saber que estamos haciendo algo” (Instructora 1, 33 años)

4.5.4. Valores: materialismo y postmaterialismo

En una ciudad con los problemas de contaminación y congestión vehicular como los que tiene Santiago, resulta importante promover formas de movilidad sustentable como el uso de la bicicleta, cuyo índice de emisión de gases contaminantes a la atmósfera es casi nulo, así como su impacto auditivo, ya que es un vehículo eco amigable y silencioso.

Si bien en los casos donde el pedalear se hace como una práctica utilitaria, el cambio que produciría el ciclismo urbano en sus usuarios es hacia el desarrollo y/o fortalecimiento de valores asociados al postmaterialismo, tales como una mayor responsabilidad medioambiental, así como el aumento de una conciencia hacia los demás. El estar en contacto con la bicicleta para moverse por la ciudad, ya sea de forma recreativa o como transporte, despierta o reafirma una preocupación que en algunas entrevistadas se manifiesta en un discurso común que valida a la bicicleta desde una perspectiva más comunitaria, viendo en el acto de pedalear una acción para la búsqueda del bien común:

“prefiero caminar antes de andar en taxi, siempre he sido como así, entonces la bicicleta vino como a aumentar más mi conciencia ambiental” (Instructora-Alumna, 33 años)

“todo lo que sea que podamos dejar esta tierra mejor, bienvenido sea...créeme que si estuvieran esas condiciones privilegiaría andar en bicicleta, de todas maneras” (Alumna 5, 48 años)

Si bien hay diferencias generacionales respecto al tema del cuidado por el medio ambiente, en donde las mujeres mayores sienten menos afinidad hacia esas temáticas que las entrevistadas más jóvenes, por una asociación a valores más materialistas. Sin embargo, la influencia de familiares comienza a despertar una preocupación que va más allá de lo individual:

“yo no soy de una generación que seamos muy ecológicos, yo no vengo de una generación ecológica...yo vengo de una generación en que yo creo que usamos el planeta sin preocuparnos de nada” (Alumna 2, 59 años)

“a partir de mi hijo como que un poquito me ocupé y mi nuera es bastante onda ecologista y mis nietos también po, que son chiquititos, tienen 7 y 5 años, entonces en ese sentido a lo mejor hoy en día me ocupo un poco más” (Alumna 2, 59 años)

La tendencia por parte de las usuarias de la bicicleta que participan de la EBM es hacia el cuestionamiento por la forma en que se relacionan con los demás, pasando de actitudes individualistas hacia una en donde se comienzan a considerar a los otros, reconociendo la influencia positiva que ha causado en ellas este tipo de vehículo:

“el andar en bicicleta te hace ver más allá de tu nariz, el auto es un círculo cerrado, es como un cubo, estai adentro de un cubo entonces te da lo mismo el resto” (Alumna 4, 47 años)

“me hago más preguntas que tienen que ver con el espacio que habito, pienso más en sociedad que en mis metas personales. Antes era más ensimismada con mi diálogo interno...” (Instructora 2, 32 años)

El despertar de una conciencia social que produce la bicicleta estaría vinculado con la propuesta política del ciclismo urbano para la construcción de ciudades a escala humana, en donde las relaciones sociales entre los individuos se vean fortalecidas a partir de la cooperación mutua, la solidaridad, la equidad y la integración de todos y todas:

“en el fondo cuídate y cuidemos al que va al lado” (Alumna 1, 31 años)

“Yo creo que aumenta nuestro juicio y sentido de realidad en la sociedad en la que estamos” (Instructora-Alumna, 33 años)

“cuando uno anda en bicicleta aprende dos cosas importantes, a respetar al ciclista y a respetar al peatón, entonces si el ciclista anda por una parte que no corresponde estás dañando al peatón...mayor conciencia hacia otros” (Alumna 4, 47 años)

La presencia de valores postmaterialistas está mucho más presente en generaciones jóvenes y relativamente jóvenes (menores de 50 años), mientras que en el caso de edad superior a 50, quienes influyen para la formación de una conciencia más ecológica son los familiares directos, que por lo demás pertenecen a esas generaciones posteriores.

V. Discusión de los hallazgos y conclusiones finales

5.1. Hallazgos relevantes

La premisa principal de la EBM es que la bicicleta puede llegar a convertirse en una potente herramienta de cambios, especialmente para el género femenino, que todavía hoy se encuentra en una posición de desventaja en la sociedad chilena. Sin duda, más allá de que la bicicleta sea el medio para alcanzar el fin, la escuela en sí misma y sus organizadoras son las piezas claves para comprender que los cambios que experimentan las mujeres son profundos y complejos, y muchas veces requieren del entendimiento de otras mujeres para producirlos y encausarlos.

Resulta esclarecedor que iniciativas gestionadas y financiadas desde la sociedad civil, comiencen a producir transformaciones a pequeña escala, llegando en una primera instancia hacia el sujeto individual, pero que terminan por proyectarse en un conjunto más amplio y diverso de la sociedad. Cabe destacar también la importancia que tiene para el funcionamiento de este espacio la solidaridad interorganizacional, donde los colaboradores de distintas agrupaciones son parte del engranaje que hace de la EBM una iniciativa que ha perdurado durante estos seis años de existencia.

La satisfacción por parte de las alumnas así lo demuestra: la metodología aplicada no sólo es exitosa desde el punto de vista material: el aprender a pedalear. También lo es cuando se incorporan contenidos que abarcan temas que atañen a las mujeres y que son relevantes de tratar. La función de las charlas no sólo es informar sino concientizar de que, pese a los derechos conquistados por las mujeres en el pasado, el género femenino todavía ocupa una posición de precariedad en la sociedad, lo que se denota, en este caso, con el uso de la bicicleta y la ocupación del espacio público.

Como ciudadanas, elegir la movilidad en bicicleta por la ciudad es también un modo de ejercer política. El ciclismo urbano despierta en quienes lo practican una mayor conciencia hacia los demás, ya que la fragilidad del vehículo motorizado, en donde el propio cuerpo es la carrocería, permite tener una visión más amplia de lo que significaría irrespetar el derecho de paso de los otros que circulan por la calle, peatones, automóviles, transporte colectivo y otros ciclistas.

Si bien el género femenino en la escuela es altamente valorado entre pares, resulta confuso constatar que la mayoría de las mujeres entrevistadas no se identifica con el feminismo de la igualdad, en gran parte por el desconocimiento que tienen sobre éste, y por la influencia de los estereotipos feministas negativos que empañan cuáles son sus verdaderas intenciones. Probablemente sería interesante abrir un camino de investigación desde esta línea, para comprender cuáles son los imaginarios de género que traen consigo las mujeres y qué es lo que entorpece el camino hacia la equidad.

Tal como se ha podido ver a través de las distintas variables exploradas tanto en el análisis cuantitativo como en el cualitativo, la EBM estaría produciendo cambios en sus alumnas en tanto que las percepciones de riesgo al espacio público (a pedalear por la calle, por ejemplo) disminuyen una vez finalizado el curso, y en donde se comienzan a poner en práctica los contenidos difundidos durante las charlas teóricas que abren cada sesión que dura la escuela.

Si uno de los objetivos es educar a las alumnas en una cultura vial de respeto y autocuidado con el manejo responsable de la bicicleta, esto se logra y es apreciado, llegando incluso a convertirse ellas mismas en agentes de cambio entre sus círculos, compartiendo la información recibida e incentivando el uso de la bicicleta en los demás, o educando a los ciclistas que ya lo hacían.

De este modo, su función no sólo es la de enseñar a pedalear y entregar destrezas físicas y prácticas en el manejo de un vehículo a tracción humana, también lo es educar en seguridad vial, en deberes y derechos en la bicicleta así como también instar a un uso más activo de los bienes públicos, que se traduce en el ejercicio de una ciudadanía más participativa, sensibilizar respecto a temas de género que son importantes para las mujeres, compartir el espacio con otras personas que, aunque pueda parecer obvio, es de gran relevancia considerando las problemáticas urbanas actuales que producen pugnas en la convivencia entre los distintos actores.

Otro aspecto destacado, es el reconocimiento por parte de las egresadas de la escuela del aporte de las instructoras para construir un ambiente que propiciara la solidaridad y la estimulación constante a través del respeto, la preocupación, el fomento a la perseverancia y la horizontalidad con las que se han llevado a cabo todos los cursos. La motivación que les daban a sus alumnas para que no se desanimasen y continuaran intentándolo fue quizá un factor determinante para evitar la deserción. Si pensamos que para muchas aprender a pedalear era algo complicado, sobre todo para las más mayores, el hecho de que haya alguien animando y alentando la actividad eleva la moral de aquellas que creen que no lo lograrán, por lo que el factor humano, más allá de la metodología de enseñanza, es clave al momento de pensar en el éxito de la escuela para el aprendizaje efectivo.

Aprender una actividad que en el imaginario social debió ser socializada en la infancia nunca es fácil. Se entremezclan sensaciones como la vergüenza, el miedo y la frustración que se agudizan cuando todas las personas del entorno que las rodea comienzan a ser parte del boom ciclista que ha experimentado la ciudad de Santiago, en especial en comunas del sector oriente, dejando excluidas a las personas que no saben pedalear. La falta de esta destreza es vista como una limitación en el diario vivir

La aprehensión o el escaso incentivo de la bicicleta por parte de las familias hacia sus hijas, el poco interés por ellas mismas de haber aprendido antes, caídas traumáticas y la falta de acceso a este medio por razones socioeconómicas, dan algunas respuestas frente a la pregunta sobre por qué hay mujeres adultas que nunca aprendieron a pedalear en su niñez. Muchas de ellas llegan con la sensación de que están solas en esa situación y que probablemente si no lo lograron antes en sus vidas, difícilmente lo lograrán ahora siendo adultas. La sorpresa para ellas es llegar a un lugar en donde el no saber andar en bicicleta o sentir miedo de hacerlo por la calle está permitido, y mejor aún, existen otras mujeres, de las más diversas edades y procedencias, en la misma posición que demuestran que nunca es tarde para aprender.

Cuando pensamos en cuáles serían las motivaciones de estas mujeres para aprender a usar la bicicleta o aumentar su uso, aparecen razones vinculadas con la salud, para hacer más actividad física, para compartir con otros y para transportarse, pero también surge un cuarto elemento conectado con algo más subjetivo e individual de quienes participan de la EBM: la superación personal.

Según Hedström (2006), las acciones son causadas por los deseos (D), creencias (B) y oportunidades (O) de los individuos (DBO Theory). La conducta de las mujeres que participan de la EBM tiene una intención, y para ellas el usar la bicicleta tiene un significado. Sus deseos radican en querer aprender o mejorar su uso, sus creencias son que en esta sociedad existe un supuesto de que todas las personas deberían saber andar en ella y quien no sabe quedaría automáticamente excluido de cualquier actividad social en la que ésta se utilice, especialmente pensando en el boom que ha tenido en los últimos años. Y por último, las oportunidades están en sintonía con el abanico de opciones y variables consteladas: que existiera una escuela de ciclismo urbano femenino, que se dictara en su ciudad (Santiago), que hubiesen cupos disponibles para participar, que estuvieran las condiciones físicas, climáticas, etc.

Más allá de que las motivaciones iniciales de estas mujeres estuviesen ligadas con la sociabilidad en bicicleta, la salud, el utilitarismo o con la superación personal, la acción de participar en la EBM estaría gatillada por distintas variables. Esto quiere decir que, el miedo o la vergüenza que pudiesen sentir por no saber andar en la bicicleta siempre estuvieron presentes, pero algo pasa en sus vidas (tantos acontecimientos como mujeres participantes) en que sus motivaciones individuales las empujan a inscribirse en el curso en el momento en que lo hicieron.

Lo cierto es que, gracias a la propuesta educativa de la EBM, un porcentaje mayor logra aprender y superar sus miedos, así como disminuir las percepciones de riesgo en distintas situaciones de uso cotidiano de la bicicleta. Junto a ello, conseguir que las mujeres que antes no sabían usarla ahora lo hagan al menos de manera recreativa, lo

que podría ser el primer peldaño para considerar su uso como medio de transporte en el futuro, posicionándolas efectivamente como dueñas de sus propias decisiones de movilidad urbana.

Así entonces, el rol de la escuela empieza a adquirir otro matiz, más allá de la entrega de destrezas prácticas, debido a que se convierte en un espacio de encuentro, de realización y de empoderamiento femenino. Esto último relacionado con:

-El logro de una meta personal que se creía inalcanzable y que también poseía una connotación social.

-Con la posibilidad de adquirir una mayor autonomía en el transporte, sin tener que depender de los demás.

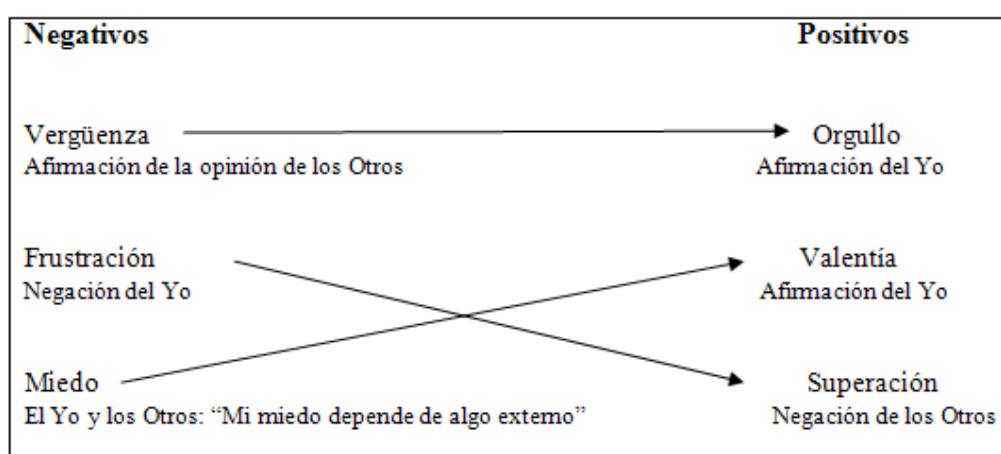
-El replantearse la manera en que se utiliza el espacio público, reapropiándose de un lugar que todos y todas tenemos derecho a usar.

Para las alumnas, inciden ciertos valores de características negativas y positivas, antes, durante y después de completar el curso. Siguiendo el modelo semiótico de los valores pasionales de Gonzalo Abril (2006), a partir de los relatos de las alumnas entrevistadas se construyó un marco en el que el Yo y los Otros influyen en la ideología y actitudes de estas mujeres. Así, por ejemplo, los valores negativos presentes antes y en la primera parte del aprendizaje están vinculados con la afirmación del Otro, es decir, las opiniones que tienen los demás sobre los actos, materializándose en la vergüenza y el miedo.

Como ya se había mencionado, existe un imperativo social que dicta que todos debiesen saber andar en bicicleta, y si no es así, la exclusión es inmediata. Ahí, la frustración consiste en la negación del Yo.

Por el contrario, ya avanzadas las clases y terminando el proceso, esos valores negativos se transforman en positivos. El orgullo como negación del Yo aparece en el logro de una meta, así como la valentía para enfrentarla. La superación personal viene aparejada con la negación del opinión de los demás. Así se muestra en la tabla 8:

Tabla 10: Semiótica de los valores pasionales



Fuente: Elaboración propia en base a modelo semiótico de valores pasionales

Sin embargo, existen situaciones que todavía limitan o limitarían el pedaleo femenino de algunas entrevistadas, adultas jóvenes y ya adultas más maduras, y que dependen básicamente de la voluntad política para la construcción de infraestructura, la difusión de una cultura vial y una cultura ciclista hacia el resto de la ciudadanía, los imaginarios urbanos y la violencia de género en el espacio público.

Tabla 11: Resumen de percepciones, pre y post EBM

Situación	Pre-escuela	Post-escuela
Pedalear por la calle	Riesgoso	Riesgo moderado. Alumnas que recién aprenden a pedalear el miedo sigue presente. Alumnas que ya sabían, lo ven ahora sin tanta dificultad
Pedalear por la vereda	Seguro. ¿Por dónde más se puede circular si no es por la vereda?	Riesgoso e indebido. Se entiende que la vereda es para peatones y que como ciclistas tienen derechos a usar la calzada para circular
Pedalear como medio de recreación	El fin con el que se inscribieron a la escuela quienes no sabían pedalear	Una meta que se ha alcanzado para quienes aprendieron a pedalear. Ahora pueden compartir con otros e "integrarse" a la sociedad en ese aspecto
Pedalear como medio de transporte	Poco realista, inalcanzable	Una posibilidad. Para algunas, en un futuro cercano
Pedalear en la noche	Ni pensarlo	Muy inseguro
Habilidades en la bicicleta	Nulas o escasas	Básicas y/o competentes
Beneficios de la bicicleta: Salud	Mejorar el estado físico y/o la imagen corporal	Efectivamente mejora el ánimo y ayuda a combatir el estrés
Beneficios de la bicicleta: entorno físico-social	Se desconoce cuáles	Disfrutar la ciudad de una manera distinta. Ahora hay que compartir el espacio y respetar para ser respetada
Probabilidad de riesgo	Ser impactada por un vehículo y sufrir una agresión verbal	Sufrir una agresión verbal

Motivaciones para realizar el curso	Sociabilidad (recreación), utilitarismo, salud y superación personal	El resultado es el empoderamiento femenino y los cambios en algunas percepciones
Uso del espacio público en bicicleta	Percepción de la calle como algo impropio	“Ahora sé que también tengo derecho a usar la calle”
Conducta de ellas frente al volante de un automóvil	Conducta agresiva y/o irrespetuosa hacia ciclistas y los otros en general. Indiferencia, egoísmo y prepotencia	Empatía y respeto. “Yo podría ser ese ciclista que va a mi lado” “El espacio es de todos, hay que compartirlo” Lección de humildad

Fuente: Elaboración propia

Llama también la atención el cambio en las percepciones que tienen las alumnas, e incluso las mismas instructoras que usan constantemente la bicicleta para transportarse, respecto a sus actitudes en el espacio público, especialmente si son o han sido alguna vez conductoras de vehículos motorizados. La confesión es la siguiente: antes de la bicicleta el comportamiento que tenían ante los demás o hacia los mismos ciclistas era irrespetuosa, casi agresiva, en donde también primaba el egoísmo, la indiferencia e incluso la prepotencia. El cambio después de pasar por esta instancia se hace más notorio: hay una mayor empatía y conciencia hacia el otro porque ahora se tiene la perspectiva del ciclista, además de una identificación con este actor.

También resulta sumamente interesante el vínculo que tiene la misma escuela con el trabajo que están realizando otras agrupaciones como OCAC, en donde al revisar los relatos de las alumnas entrevistadas, salen a la luz cuestiones preocupantes en torno a la seguridad/inseguridad que viven las mujeres actualmente en el espacio público, y que se materializa a través del acoso callejero, poniendo en riesgo incluso la integridad física de aquellas que lo viven. Esto no es más que otra señal de que vivimos en un sistema donde prácticas como éstas son legitimadas, e incluso minimizadas, lo que sin duda es un tema que preocupa debido a la naturalidad con la que se da en el espacio público.

5.2. Conclusiones finales

Luego de hacer un análisis exhaustivo sobre un objeto de estudio tan preciso y acotado como lo es la Escuela Bici Mujer de Macleta (**Ver Anexo 3**), se puede concluir que nunca un objeto ha tenido tanto valor para un segmento de la población como lo es la bicicleta.

Resulta curioso ver cómo este vehículo ha ido cambiando sus configuraciones, no sólo físicas, sino también sociales a lo largo del tiempo. De una máquina para la recreación de la aristocracia masculina a un símbolo de emancipación en el transporte de quienes no podían acceder a otros medios. En ese proceso, las mujeres entendieron que la bicicleta podía ser una poderosa aliada en una época de profundos cambios

sociales y tecnológicos, convirtiéndose en una herramienta de liberación y autonomía de aquellas que adherían al movimiento feminista histórico: poder subirse a una bicicleta se convertiría para la mujer occidental en un emblema de las transformaciones que estaban viviendo.

Lo cierto es que, todavía hoy la bicicleta es una poderosa herramienta de cambio para las mujeres de este país, pudiendo mejorar no sólo la calidad de vida de quien la usa sino también impactar en todo un entorno social. Y Macleta entendió eso hace seis años atrás, cuando construyó una iniciativa que hoy en día es todo un éxito: la EBM.

Vamos por partes:

La bicicleta en Chile, y en especial en Santiago, aún no es una alternativa de transporte considerada por muchas mujeres porque no encuentran en la ciudad las condiciones necesarias para pedalear. La brecha de género que existe, no sólo en el mundo laboral o en el doméstico, sino también en la forma en que hombres y mujeres viven y utilizan el espacio público, cómo se mueven y cuáles son los medios de transporte que usan día a día para acceder a los distintos espacios de la ciudad y a sus actividades cotidianas, todavía están presentes en el Chile actual y pareciera faltar un largo camino por recorrer. En este caso, la bicicleta no queda fuera de este problema.

Pese a que actualmente su uso ha aumentado considerablemente entre la población, y sin duda también han aumentado la cantidad de mujeres comparando la situación de hace cinco o más años atrás, de todos modos siguen siendo más hombres que mujeres quienes la utilizan para el día a día. Si se revisa la (escasa) literatura sobre las diferencias de género en el ciclismo urbano (la mayoría documentos de investigaciones europeas, norteamericanas y australianas), todas coinciden en un factor común: la aversión al riesgo.

Si pensamos que Santiago todavía no es una ciudad amigable para el ciclista, menos lo es para las mujeres, pues siguen persistiendo prácticas asociadas a la cultura patriarcal que ponen en riesgo la integridad de cualquiera que no pertenezca al género masculino. Para algunos será exageración, para otros algo que probablemente nunca cambie. De todos modos, la bicicleta juega para las mujeres un rol trascendental: empoderarlas a través de la autonomía, la libertad, la autoconfianza y la asociatividad.

Para esto, el rol que tiene la Escuela Bici Mujer es clave para que más mujeres se sumen al uso de la bicicleta como medio de transporte, pudiendo beneficiarse de las todas las ventajas que esto conlleva.

Respondiendo a los objetivos planteados en esta investigación, las motivaciones que tienen las alumnas de la EBM para participar en ella y aprender a andar en bicicleta o mejorar su uso, están enfocadas hacia la posibilidad de superar una cantidad

insospechada de sentimientos negativos vinculados al nulo aprendizaje de la bicicleta en su infancia. Querer usarla como modo de recreación con otras personas, para mejorar o mantener la salud, como medio de transporte, o por superación personal, son respuestas que se conjugan para dar lugar a una serie de procesos personales, pero también sociales debido a la influencia que los demás tienen sobre ellas: “¿Pero cómo nunca aprendiste andar en bicicleta?”

La connotación negativa que los otros le otorgan al no saber, en una sociedad donde se da por hecho de que todos los padres les enseñaron a sus hijos e hijas a pedalear, es decir, los socializaron en un tipo de ciclismo al menos recreativo, produce vergüenza e incomodidad por sentirse fuera de lugar, ya que ahora este aparato se ha puesto de moda. Si antes daba lo mismo, hoy es imprescindible que ellas sepan porque sino quedan fuera de actividades sociales, quedan abajo del carro de lo que está de moda, y en definitiva, alejadas de esa valoración social de la norma que dice que hay que saber andar en bicicleta (así como saber nadar).

Para las alumnas de la escuela, aprender a hacerlo es como parte de un ritual de iniciación hacia un mundo nuevo e inesperado, que abre la posibilidad de seguir explorando sus múltiples beneficios, ahora desde la perspectiva del ciclista. No resulta raro, entonces, que la bicicleta sea un objeto que seduce a muchas que siguieron pedaleando, pues se dieron cuenta que este aparato es algo más que un pedazo de fierro con dos ruedas que las lleva de un lugar a otro sin tener que hacer mayores esfuerzos.

Los cambios que se producen en sus percepciones están relacionados con que la bicicleta es vista ahora como ese pequeño vehículo de cambios al que hacían alusión todas las instructoras, que han vivido en carne propia las nuevas percepciones que se producen arriba de esta máquina. Lo mismo constatan todas las alumnas entrevistadas, sin excepción alguna: la fragilidad del cuerpo sobre este vehículo a tracción humana hace que el respeto por la propia integridad y por el espacio que también ocupan los demás allá afuera sea más fuertemente respetado, la conciencia ciudadana hacia el entorno físico, en donde apreciar el viaje y desacelerar la marcha hace que “aparezcan” todas esas pequeñas cosas que siempre estuvieron ahí. La sensibilización hacia temas comunes que afectan a todo el colectivo, ellas incluidas, como la calidad de la infraestructura vial, las relaciones tensas entre automovilistas, peatones, ciclistas y chóferes de la locomoción colectiva, la aparición o el fortalecimiento de valores postmaterialistas que apuntan a cuidar la ciudad, el medioambiente y a las personas.

Se confirma que la metodología de enseñanza es atractiva y llama la atención de sus receptoras, valorando el espacio inclusivo y solidario que promueven las mujeres que

están a cargo. Porque no se trata de un lugar en que se trate a las alumnas con condescendencia, no. Se las trata como personas capaces de lograr eso y lo que sea, se funciona desde la lógica de “*si yo puedo, ¿por qué tú no?*” y no desde la lógica de “*pobrecita, tú no puedes andar*”, que es apreciada por ese segmento. Junto a eso, la escisión que tuvo el nivel BV en intermedio y avanzado favoreció el aprendizaje de muchas mujeres que todavía no sentían la seguridad para lanzarse a las calles a pedalear.

La EBM entendió que la realidad de unas no era la misma que la de otras, ni siquiera en un mismo nivel, por factores etarios, físicos, psicológicos o sociales. La búsqueda por entender los procesos que vive cada mujer en este espacio de aprendizaje, lleva a la escuela a estar en constante renovación: se incluyen charlas con tópicos relevantes para el género femenino (como la del OCAC), se suman ejercicios para desarrollar destrezas pero ya desde un sentido de realidad, emulando situaciones cotidianas que pasan en la vía pública, se invita a seguir participando para aquellas que se encuentran interesadas, se comparte información, como el envío a través de un mail de una guía de pedaleo que contiene datos prácticos que van desde la elección y partes de una bicicleta, hasta contenidos de educación vial, que son los mismos que se imparten durante las siete sesiones que dura el curso.

La bicicleta como medio de transporte es una forma rápida y eficaz de efectuar viajes cortos, de menos de 7 kilómetros, lo que supone una ventaja para muchas mujeres, considerando que la movilidad femenina se ve condicionada tanto por sus roles sociales como por los domésticos, en donde además es implica a las mujeres un mayor gasto de tiempo debido a que deben hacer transbordos para llegar a los lugares asociados a todas las responsabilidades que deben cubrir (del empleo fuera del hogar y de las responsabilidades del hogar y del cuidado que todavía siguen recayendo mayoritariamente en las mujeres), por lo que la optimización del tiempo y la independencia en el transporte parecen ser claves a la hora de realizar sus actividades cotidianas.

Al mismo tiempo, además de las utilidades que trae para estas mujeres el uso de la bicicleta, otro aspecto que sobresale es la conexión con el entorno físico y social, disfrutando la experiencia del viaje de una manera menos acelerada, que acerca a los individuos a su ciudad y a los estímulos que en ella se produce, proporcionando una manera diferente de vivir y compartir el espacio.

La elección de un medio de transporte sustentable, cuyo impacto ambiental se reduce casi a cero, debería ser un derecho para todos, acompañado de una ciudad que esté preparada para recibir este nuevo cambio en los paradigmas de movilidad. Es por eso que, a través de políticas públicas que den cuenta de la buena voluntad del gobierno

por difundir e incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte, las nuevas ciclistas que egresen de la escuela podrían tener mayores posibilidades de seguir usándola efectivamente. Educación, ciudadanía y buena gobernanza deben ir de la mano para la construcción de ciudades que avancen hacia la sustentabilidad.

Así entonces, se invita al gobierno a pensar, desde una perspectiva ciudadana, sobre la posibilidad de promover y crear espacios para la educación vial enfocados hacia toda la ciudadanía, además de seguir fomentando proyectos que incluyan al ciclismo urbano como una alternativa de movilidad válida. Junto a ello, y pensando en que todavía hay menos mujeres que hombres pedaleando por la calle, abrir la discusión para una eventual investigación que tenga como foco la construcción de indicadores para la movilidad sustentable femenina, abriendo paso a la posibilidad de que verdaderamente sean las mujeres quienes puedan llegar a convertirse en agentes de cambio, para así avanzar hacia la construcción de ciudades más inclusivas, en que la brecha de género en el transporte (y en las demás esferas) sea superada, favoreciendo la disminución de la inequidad social para un Chile con más y mejor democracia.

La bicicleta puede ser para muchas mujeres un medio de empoderamiento importante, especialmente para aquellas de menores recursos, que ven mucho más limitado su acceso a la ciudad. Se abre, pues, la posibilidad de continuar investigando desde la sociología cómo la bicicleta, en Chile y en Latinoamérica, no sólo ha comenzado a cambiar su imagen desde las representaciones sociales y los imaginarios colectivos, sino también se comienza a otorgarle a este objeto una connotación política que apunta hacia sociedades más democráticas, pudiendo llegar a influir incluso en el mismo sistema económico y de transporte urbano, tal como sucedió en Europa durante el siglo XX.

Referencias bibliográficas

- Abril, G. (2007). Análisis semiótico del discurso. En J.M. Delgado y J. Gutiérrez (Coords.), *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales* (427-464). Madrid: Editorial Síntesis, S.A.
- Aguilar, Y., Váldez, J.L., González-Arratia, N. y González, S. (2013). Los roles de género de los hombres y las mujeres en el México contemporáneo. *Enseñanza e Investigación en Psicología*, 18(2), 207-224.
- Aldana, A. (Agosto, 2002). *El empoderamiento femenino como acción ciudadana: ética de una participación política diferente*. Conferencia Centroamericana y del Caribe. Reducción de la pobreza, gobernabilidad democrática y equidad de género. Managua, Nicaragua.
- Alonso, M. y Brandariz, G. (Octubre, 2004). *Género y espacio público urbano*. Conferencia dictada en el Instituto Hannah Arendt. Buenos Aires, Argentina.
- Althusser, L. (1988). *Ideología y aparatos ideológicos del Estado: Freud y Lacan*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Arendt, H. (2009). Cap. II: La esfera pública y la privada. En *La condición humana* (pp. 37-83). Buenos Aires: Paidós.
- Aristizábal, M. (2007). *Madre y esposa: silencio y virtud. Ideal de formación de las mujeres en la provincia de Bogotá, 1848-1868*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Bade, S., Daniel, B., Mozer, D. (Productores), y White, T. (Director). (1992). *Return of the Scorcher* (documental). Estados Unidos: Bay Area Video Coalition.
- Balbo, M. (2003). La ciudad inclusiva. En M. Balbo, R. Jordán, y D. Simioni (Comps.), *La ciudad inclusiva* (pp. 305-313). Santiago: Publicación de las Naciones Unidas.
- Baldez, L. (2008). Cuotas versus primarias: La nominación de candidatas mujeres en México. En M. Ríos (Ed.), *Mujer y Política* (pp. 157-178). Santiago: Flacso Chile - IDEA Internacional.
- Ball, P. (2006). *Critical Mass: How one thing leads to another*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Barone, M. (Noviembre, 2001). *Globalización y posmodernidad: encrucijada para las políticas sociales del nuevo milenio*. Reunión de expertos sobre Globalización, Cambio Tecnológico y Equidad de Género en la Universidad de Sao Paulo, Sao Paulo, Brasil.
- Barrera de Aragón, M., Becerra, M.H., Suárez, A., Quijano, M.V., De Parra, N. y González, R. (2002). *Posmodernidad, Ciencias y Educación*. Bogotá: CEJA.
- Barreiro, L. (1997). Construcción femenina de ciudadanía. En L. Barreiro, y C. Soto (Eds.), *Ciudadanas. Una memoria inconstante* (pp.2-15). Caracas: Nueva Sociedad.
- Barreiro, L. y Torres, I. (2009). El camino hacia la paridad: evaluación de las cuotas de participación política de las mujeres en América Latina. *Derecho Electoral*, 7, 1-23.
- Baumann, C., Bojacá, M., Rambeau, M., y Wanner, Z. (2013). *Biciciudades: un estudio regional acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en América Latina y el Caribe*. American University School of International Service: BID.

- Bauman, Z. (2014). *¿La riqueza de unos pocos nos beneficia a todos?*. Barcelona: Paidós.
- Berger, P., y Luckmann, T. (2003). *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Berroeta, H., y Vidal, T. (2012). La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. *Revista Polis*, 31 , 57-80.
- Bofill, A. (Marzo, 2013). *El derecho de las mujeres a la ciudad: una retrospectiva*. Conferencia La Construcción de la Ciudad Inclusiva: Estrategias de intervención en el hábitat local, Barcelona, España.
- Bogdan, R. y Biklen, S. (1982). *Qualitative research for education*. Londres: AUyn y Bacon.
- Borja, J. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad. *Viento Sur*, 116, 39-49.
- Bourdieu, P. (2000). *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama.
- Buckingham, S. (2010). Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género. En A. Sugranyes, y C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 59-64). Santiago: Habitat International Coalition (HIC).
- Buckingham, S. (2010). Consideraciones sobre la seguridad urbana para las mujeres a través del derecho a la ciudad. En A. Sugranyes, y C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 317-322). Santiago: Habitat International Coalition (HIC).
- Burgess, R. (2009). Violencia y la ciudad fragmentada. En A. Falú (Ed.), *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos* (pp. 99-126). Santiago: Ediciones Sur.
- Butler, J. (2007). *El género en disputa*. Barcelona: Paidós.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2009). *Movilidad en bicicleta en Bogotá*. Bogotá: CCB.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2011). *Cifras de interés sobre el uso de la bicicleta en Bogotá*. Bogotá: CCB.
- Carmichael, C. y Burke, E. (2004). *Bicicleta. Salud y ejercicio*. Barcelona: Editorial Paidotribo.
- Cea, M. A. (2001). *Metodología cuantitativa. Estrategias y técnicas de investigación social*. Madrid: Editorial Síntesis S.A.
- Certeau de, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*. México D. F.: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente-Universidad Iberoamericana.
- Ciclociudades. (2011). *La movilidad en bicicleta como política pública*. México: Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo.
- Ciclociudades. (2011). *Tomo VI: Educación y Promoción*. México: Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo.
- Charlier, S. y Caubergs, L. (2007). *El proceso de empoderamiento de las mujeres. Guía metodológica*. Bruselas: Comisión de Mujeres y Desarrollo.
- Chodorow, N. (1978). *The reproduction of motherhood*. Berkeley: University of California Press.
- COLIBI-COLIPED. (2013). *European Bicycle Market. Industry and market profile*. Unión Europea: COLIBI-COLIPED.

- Consultora Latina. (1998). *Investigación Plan de Ciclovías para Santiago, 1ª Etapa-Informe Final*. Santiago: SECTRA.
- Corbetta, P. (2007). *Metodología y técnicas de investigación social*. Madrid: McGraw Hill.
- Cortínez, A., López, S., Morel, M. y Sagaris, L. (2009). *Mujer, Ciudad y Bicicleta. Una investigación participativa para investigar, evaluar y mejorar las condiciones de la ciudad para las mujeres ciclistas y potenciales ciclistas en Santiago*. (Documento inédito). Santiago: Macleta-Ciudad Viva.
- Creswell, J. (2009). *Research design. Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. California: Sage Publications.
- Dammert, L. (2007). Entre el temor difuso y la realidad de la victimización en América Latina. En A. Falú, y O. Segovia (Eds.), *Ciudades para convivir: Si violencias hacia las mujeres. Debates para la construcción de propuestas* (pp. 89-107). Santiago: Ediciones Sur.
- Dando, C. (2007). Riding the wheel: Selling American Women Mobility and Geographic Knowledge. *Acme Journal*, 6, 174-210.
- De Beauvoir, S. (2005). *El segundo sexo*. Madrid: Ediciones Catédra.
- Delgado, M., y Malet, D. (2007). El espacio público como ideología. *UrbanDoc*, 57-65.
- Dekoster, J., y Schollaert, U. (2000). *En bici, hacia ciudades sin malos humos*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.
- Díaz, M.A. y Jiménez, F.J. (2007). Transportes y movilidad: ¿Necesidades diferenciales según género?. *Terr@ Plural*, 1(1), 91-101.
- Díaz de Salas, S., Mendoza, V. y Porras, C. (2011). Una guía para la elaboración de estudios de caso. *Razón y Palabra*, 75, 1-25.
- Durkheim, E. (2001). *Las reglas del método sociológico*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Elissegaray, P. (2009). Uso de la bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico, perspectivas y desafíos (tesis de pregrado). Universidad de Chile, Santiago, Chile.
- Emond, C., Tang, W., y Handy, S. (2009). *Explaining gender difference in Bicycling behavior*. Ponencia Committee on Women's Issues in Transportation, (paper).
- Falú, A. (2009). Violencias y discriminaciones en las ciudades. En A. Falú (Ed.), *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos* (pp. 15-38). Santiago: Ediciones Sur.
- Fassler, C. (2007). Desarrollo y participación política de las mujeres. En G. Vidal y A. Guillén (Comps.), *Repensar la teoría del desarrollo en un contexto de globalización. Homenaje a Celso Furtado* (pp. 377-393). Buenos Aires: CLACSO.
- Fenster, T. (2010). El derecho a la ciudad y la vida cotidiana basada en el género. En A. Sugranyes, y C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para tod@s: Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 65-80). Santiago: Habitat International Coalition (HIC).
- Ferkovic, M., y García, J. S. (2010). El espacio público en disputa: Modernidad, Política, Movimientos Sociales y Acción Colectiva. *Revista Doble Vínculo*, 1, 68-82.

- Fernández, R. (2013). El espacio público en disputa: Manifestaciones políticas, ciudad y ciudadanía en el Chile actual. *Psicoperspectivas. Individuo y sociedad*, 2, 28-37.
- Fernández, R. (s.f.). Política y espacio público: ciudadanía radical en manifestaciones conmemorativas. *Revista de Arquitectura*, 25, 4-9.
- Fernández, A., Fernández, A. y Sabín, F. (Junio, 2014). *Propuesta metodológica para un análisis más sociológico de la movilidad ciclista*. XI Congreso de Ingeniería del Transporte. El camino hacia el progreso. Santander, España: Universidad de Cantabria.
- FIDA. (Febrero, 2003). *La mujer como agente impulsor del cambio*. Documento temático para la mesa redonda celebrada durante el período de sesiones del Consejo de Gobernadores en el 25° Aniversario del FIDA, Roma, Italia.
- Franceschet, S. (2008). ¿Promueven las cuotas de género los intereses de las mujeres? El impacto de las cuotas en la representación sustantiva de las mujeres. En M. Ríos (Ed.), *Mujer y Política* (pp. 61-96). Santiago: Flacso Chile - IDEA Internacional.
- Fullagar, S. (2012). Gendered cultures of slow travel: Women's cycle touring as an alternative hedonism. En S. Fullagar, K. Markwell, y E. Wilson (Eds.), *Slow tourism: experiences and mobilities* (pp. 99-112). Bristol: Channel View Publications.
- Fullagar, S. y Pavlidis, A. (2012). 'It's all about the journey': women and cycling events, *International Journal of Event and Festival Management*, 3 (2), 149-170.
- Garrard, J., Crawford, S. y Hakman, N. (2006). *Revolutions for women: increasing women's participation in cycling for recreation and transport*. Melbourne: Deakin University.
- Garrard, J., Rose, G. y Kai Lo, S. (2007). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46, 55-59.
- Garrard, J. (2011). *Bikes as transport: getting Australian women along for the ride*. Recuperado el 21 de Marzo de 2014, de The Conversation: <https://theconversation.com/bikes-as-transport-getting-australian-women-along-for-the-ride-2157>
- Garretón, M.A. y Garretón, R. (2010). La democracia incompleta en Chile: La realidad tras los rankings internacionales. *Revista de Ciencia Política*, 30(1), 115-148.
- Gil, J. (2009). Cambio social y cambio personal. Estudio preliminar del cambio en valores en una muestra intergeneracional. *International Journal of Psychology and Psychological Therapy*, 9 (3), 395-420.
- Gilbert, R. (1992). Ciudadanía, educación y posmodernidad. *British Journal of Sociology of Education*, 13(1), 39-51.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana, historia del urbanismo del siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Harris, C., Jenkins, M. y Glaser, D. (2006). Gender Differences in Risk Assessment: Why do Women Take Fewer Risks than Men?. *Judgment and Decision Making*, 1 (1), 48-63.
- Harvey, D. (2003). Cap. VIII: Los espacios de la utopía. En *Espacios de esperanza* (pp. 159-183). Madrid: Ediciones Akal, S.A.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Ediciones Akal, S.A.

- Hayes, B., McAllister, I., and Studlar, D. (2000). Gender, Postmaterialism, and Feminism in Comparative Perspective. *International Political Science Review*, 21 (4), 425-439.
- Hedström, P. (2006). Explaining social change: An analytical approach. *Papers*, 80, 73-95.
- Hellevik, O. (1993). Postmaterialism as a dimension of cultural change. *International Journal of Public Opinion Research*, 5, (3), 211-233.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación*. México D.F.: McGraw-Hill.
- Herrera, J. C. (2005). *Propuesta para la implementación de la bicicleta como medio de transporte y recreación en la Universidad Tecnológica de Pereira*. Tesis de licenciatura. Universidad Tecnológica de Pereira.
- Hirmas, M. E. (1996). Participación de las mujeres: Un 50% indispensable. *Temas de Participación*, 3, 65-74.
- Huntington, S. (1971). The Change to Change: Modernization, Development and Politics. *Comparative Politics*, 3 (3), 283-322.
- Inglehart, R. (1971). The silent revolution in Europe: Intergenerational change in Post-industrial societies. *The American Political Science Review*, 65, (4) , 991-1017.
- Inglehart, R. (1995). Public support for environmental protection: Objective problems and subjective values in 43 societies. *Political Science and Politics*, 28 (1), 57-72.
- Instituto Nacional de Deporte (IND). (2010). *Encuesta nacional de hábitos en actividad física y deportiva en la población mayor de 18 años. Informe de resultados*. Santiago: IND.
- Jameson, F. (1991). *El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado*. Barcelona: Paidós.
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 29 , 173-197.
- Jouffe, Y. (2010). Contra el derecho a la ciudad accesible. Perversidad de una reivindicación consensual. En A. Sugranyes, y C. Mathivet (Eds.), *Ciudades para todo@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (pp. 45-58). Santiago: Habitat International Coalition (HIC).
- Knight, K. y Harnish, J. (2006). Contemporary discourses of citizenship. *Review of Educational Research*, 76(4), 653-690.
- Laub, C. (2007). Violencia urbana, violencia de género y políticas de seguridad ciudadana. En A. Falú, y O. Segovia (Eds.), *Ciudades para convivir: Si violencias hacia las mujeres. Debates para la construcción de propuestas* (pp. 67-81). Santiago: Ediciones Sur.
- Lechner, N. (1988). Un desencanto llamado posmoderno. *Documento de trabajo Programa FLACSO-Santiago de Chile*, 369, 1-41.
- Lechner, N. (2000). Nuevas Ciudadanías. *Revista de Estudios Sociales*, 5, 25-31.
- Lechner, N. (2002). *Los desafíos políticos del cambio cultural*. Santiago: PNUD.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.
- Levy, C. (2003). Una ciudad más justa: El género y la planificación. En M. Balbo, R. Jordán, y D. Simioni (Comps.), *La ciudad inclusiva* (pp. 237-258). Santiago: Publicación de las Naciones Unidas.

- Lipovetsky, G. (2000). *La era del vacío. Ensayos sobre el individuo contemporáneo*. Barcelona: Anagrama.
- López, P. (2007). Los espacios femeninos. *Revista Red Visual*, 7, 1-9.
- Malpica, P. (2013). *Los discursos sociales de los ciclistas urbanos: de la excepcionalidad a la normalidad*. Ponencia XI Congreso Español de Sociología, Madrid, 10-12 de Julio, (paper).
- Masson, L. (2007). *Feministas en todas partes: una etnografía de espacios y narrativas feministas en Argentina*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Mead, G. (1968). *Espíritu, persona y sociedad. Desde el punto de vista del conductivismo social*. Buenos Aires: Paidós.
- Medina, V. (2007). El empoderamiento de la mujer y la acción colectiva. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12 (29), 49-62.
- Mendé, M.B., y Smith, C. (1999). La comunicación política: un espacio de confrontación. *Comunicar*, 13, 201-208.
- Merton, R. (1968). *Teoría y estructura social*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT). (2012). *Plan Maestro de Transporte Santiago 2025*. Santiago: MTT.
- Miralles-Guasch, C. y Cebollada, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 20, 193-216.
- Molina, N. (1996). Las asociaciones ciudadanas emergentes y prácticas sociales de mujeres. *Temas de Participación*, 3, 55-64.
- Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: La movilidad urbana. En M. Balbo, R. Jordán y D. Simioni (Comps.), *La ciudad inclusiva* (pp. 175-192). Santiago: Publicación de las Naciones Unidas.
- Mora, M. (2002). La teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici. *Athenea Digital*, 2, 1-25.
- Moscovici, S. (1979). *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires: Editorial Huemul S.A.
- Mouffe, C. (1999). *El retorno de lo político. Comunidad, ciudadanía, pluralismo, democracia radical*. Barcelona: Paidós.
- Navarro, C. y Pastor, R. (2003). Mujer, participación política y cambio social. El caso de Andalucía. *Revista de Estudios Regionales*, 65, 75-106.
- Navarro, P. y Díaz, C. (2007). Análisis de Contenido. En J.M. Delgado y J. Gutiérrez (Coords.), *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales* (177-224). Madrid: Editorial Síntesis, S.A.
- North, D. (1995). *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. México D.F: Fondo Cultura Económica.
- Observatorio Contra el Acoso Callejero (OCAC). (2014). *Primera Encuesta Nacional de Acoso Callejero*. (Documento inédito). OCAC. Chile.
- Olson, M. (2007). La lógica de la acción colectiva. En A. Batle (Comp.), *Diez textos básicos de Ciencia Política* (pp. 203-220). Barcelona: Ariel.
- Oviedo, E., y Abogabir, X. (2000). Participación ciudadana y espacio público. En O. Segovia, y G. Dascal (Eds.), *Espacio público, participación y ciudadanía* (pp. 35-50). Santiago: Editorial Sur.
- Paramio, L. (1999). Cambios sociales y desconfianza política: el problema de la agregación de preferencias. *Revista Española de Ciencia Política*, 1, 81-95.
- Paramio, L. (2002). Reforma del Estado y desconfianza política. *Reforma y Democracia*, 24, 7-28.

- Páramo, P., y Burbano, A.M. (2007). La experiencia de la mujer en el espacio público a través del rol social. *Pre-til*, 13, 8-28.
- Páramo, P., y Burbano, A.M. (2011). Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano. *Universitas Psychologica*, 10(1), 61-70.
- Park, R. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: Ediciones Serbal
- Pateman, C. (1996). Críticas feministas a la dicotomía público/privado. En C. Castell (Comp.), *Perspectivas feministas en teoría política* (pp. 31-52). Barcelona: Paidós.
- Pérez, G. (2004). *Investigación cualitativa. Retos e interrogantes. Volumen I. Métodos*. Madrid: La Muralla S.A.
- Pérez, G. (2007). *Investigación cualitativa. Retos e interrogantes. Volumen II. Técnicas y análisis de datos*. Madrid: La Muralla S.A.
- Pizarro, N. (1979). *Metodología sociológica y teoría lingüística*. Madrid: Alberto Corazón.
- Portillos, M. (2004). El papel de los nuevos medios en relación con las formas emergentes de participación ciudadana. *Nómadas*, 21, 108-118.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2010). *Desarrollo Humano en Chile. Género: los desafíos de la igualdad*. Santiago: PNUD.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2014). *Auditoría a la Democracia. Más y mejor democracia para un Chile inclusivo*. Santiago: PNUD.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2014). *Ciudadanía política. Voz y participación ciudadana en América Latina*. Buenos Aires: PNUD-Siglo Veintiuno Editores.
- Putnam, R. (s.f.). *Social Capital: Measurement and Consequences*. Recuperado el 18 de Abril de 2014, de OECD: <http://www1.oecd.org/edu/innovation-education/1825848.pdf>
- Putnam, R. (2002). *Solo en la bolera. Colapso y resurgimiento de la comunidad norteamericana*. Barcelona: Galaxia Gutenberg.
- Quijada, R. (2010). *Movilidad y Transporte Sostenible*. Santiago: Ciudad Viva.
- Rainero, L. (2009). Ciudad, espacio público e inseguridad. Aportes para el debate desde una perspectiva feminista. En A. Falú (Ed.), *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos* (pp. 163-176). Santiago: Ediciones SUR.
- Remy, J. y Voyé, L. (1992). *La ville: vers une nouvelle définition?*. París: L'Harmattan.
- Ríos, M., y Ajenjo, F. (2014). Evolución de la participación social y política en Chile. En Á. Flisfisch (Ed.), *Electoras y electores, Movimientos, Partidos* (pp. 11-32). Santiago: FLACSO-Chile.
- Rivas, R.M. y Vargas, M.E. (2007). Las mujeres como agentes activos de su propio cambio. *Tohil*, 8 (21-22), 64-70.
- Rodríguez, J. y García, J.C. (2012). Diversidad de Género en la movilidad cotidiana en la Comunidad de Madrid. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 58, 105-131.
- Rojas, L. (2010). *Territorio, Gestión Urbana y Democracia*. Santiago: Ciudad Viva.

- Rojas, X. (2009). *Colectivo de Mujeres Rebeldes con Causa. Más derechos y ciudadanía para las mujeres*. Santiago: Ediciones SUR.
- Rubinstein, D. (1970). Cycling in the 1890s. *Victorian Studies*, 21(1), 47-71.
- Sagaris, L. (2006). Integrando viajes en bicicleta en las redes de transporte (Buses, Metro, Trenes) en Santiago, Chile (tesis de maestría). Universidad de Toronto, Toronto, Canadá.
- Salazar, G. (2012). *Movimientos sociales en Chile. Trayectoria histórica y proyección política*. Santiago: Uqbar Editores.
- Salcedo, F. (2007). La lucha por el espacio urbano. En O. Segovia (ed.), *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de la ciudadanía* (págs. 69-78). Santiago: Ediciones SUR.
- Sánchez de Madariaga, I. (2004). *Urbanismo con perspectiva de género*. Sevilla: Instituto Andaluz de la Mujer.
- Sánchez, M. (2006). Los Países Bajos: ¿Un país tolerante?. *mAGAZin*, 17, 90-93.
- Santander, P. (2011). Por qué y cómo hacer Análisis de Discurso. *Cinta moebio*, 41, 207-224.
- Secretaría de Transporte (SECTRA). (2013). *Análisis y Evaluación del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago. Informe final*. Santiago: Steer Davies Gleave.
- Secretaría de Transporte (SECTRA). (2013). *Análisis normativo de la bicicleta. Informe final*. Santiago: IGG Consultores.
- Segovia, O. y Dascal, G. (2000). *Espacio público, participación y ciudadanía*. Santiago: Ediciones Sur.
- Segovia, O. (2005). *Experiencias emblemáticas para la superación de la pobreza y precariedad urbana: espacio público*. Santiago: CEPAL.
- Segovia, O. (2009). Convivencia en la diversidad: una mirada de género al espacio público. En A. Falú (Ed.), *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos* (pp. 145-162). Santiago: Ediciones Sur.
- Seoane, J. (1989). Sociedad postindustrial y formas de participación política. En M. Villarreal (ed.), *Movimientos sociales y acción política* (págs. 87-100). San Sebastián: Universidad de País Vasco.
- Seoane, J., Taddei, E., y Algranati, C. (2009). *El concepto "movimiento social" a la luz de los debates y la experiencia latinoamericana recientes*. México: Universidad Autónoma de México.
- Sonnet, M. (1993). La educación de una joven. En G. Duby y M. Perrot (Eds.), *Historia de las mujeres* (pp. 142-179). Madrid: Santillana Ediciones Generales, S.L.
- Servicio Nacional del Consumidor (SERNAC). (2012). *Primer estudio de Presupuesto Familiar*. Santiago: SERNAC.
- Soto, P. (2007). Ciudad, ciudadanía y género. Problemas y paradojas. *Territorios*, 16-17, 29-46.
- Stake, R. (1998). *Investigación con estudio de casos*. Madrid: Morata.
- Steer Davies Gleave. (2012). *Estrategia de Desarrollo Regional de la Región Metropolitana de Santiago. Estrategia de Transporte-Etapa 1*. Santiago: PNUD-GORE Metropolitano.
- SUSESO. (2013). *Subsidio por Permiso Postnatal Parental a dos años de su creación*. Santiago: Superintendencia de Seguridad Social.

- Tarrow, S. (1997). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza Editorial.
- Tejerina, B. (2005). Movimientos sociales, espacio público y ciudadanía: Los caminos de la utopía. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 72 , 67-97.
- Touraine, A. (2009). *La mirada social. Un marco de pensamiento distinto para el siglo XXI*. Barcelona: Paidós.
- UYT, y Ciudad Viva. (2012). *Conteo de flujos de bicicletas Ñuñoa-Providencia 2012. Plan Nosotros Medimos N° 1*. Santiago: UYT-Ciudad Viva.
- UYT, y Ciudad Viva. (2012). *Conteo de flujos de bicicletas y peatones Parque Metropolitano de Santiago 2012. Plan Nosotros Medimos N° 2*. Santiago: UYT-Ciudad Viva.
- Valles, M. (2003). *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Editorial Síntesis, S.A.
- Vargas, V. (2009). La violencia de género: pistas para un análisis. En A. Falú, *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos* (págs. 55-60). Santiago: Ediciones SUR.
- Vicente, T., y Hormaeche, I. (2006). *La bicicleta como medio de transporte. Puntos de vista de las personas usuarias y expertas*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Yin, R. (2002). *Case study research: Design and methods*. Newbury Park: Sage Publications.
- Young, I.M. (1996). Vida política y diferencia de grupo: Una crítica al ideal de ciudadanía universal. En C. Castell (Comp.), *Perspectivas feministas en teoría política* (pp. 99-126). Barcelona: Paidós.
- Yustos, J.L. (2014). Mucho más que dos ruedas y unos pedales. *Boletín Carpeta Informativa del CENEAM*, 1-12.

Lecturas recuperadas de Internet

- Barreno, J. (2011). *Chile, uno de los países con el transporte público más caro del mundo*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2014, de <http://www.elmundo.es/america/2011/09/20/noticias/1316537899.html>
- Cartagena, D. (2006). *Deleite E-zine de ciclismo urbano y calidad de vida* (tesis de pregrado). Universidad de Chile, Santiago, Chile. Recuperada de http://www.tesis.uchile.cl/tesis/uchile/2005/cartagena_d/html/index-frames.html
- Cavill, N. y Davis, A. (2007). *Cycling and health. What's the evidence?* Recuperado el 02 de Noviembre de 2014, European Cyclist's Federation: <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/2011/10/Cycling-and-health-Whats-the-evidence.pdf>
- Charpentier, D. (2014). *La bicicleta, un nuevo símbolo de estatus*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2014, de <http://www.biobiochile.cl/2014/nov/10/la-bicicleta-nuevo-simbolo-de-estatus.shtml>
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE). (2013). *Anuario Parque de Vehículos en Circulación*. [base de datos en línea]. Recuperado el 22 de Marzo de 2014, de INE: http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/estadisticas_economicas/transport_e_y_comunicaciones/parquevehiculos.php

- Lagarde, M. (2006). *Pacto entre mujeres sororidad*. Recuperado el 05 de Noviembre de 2014, de Universidad de Vigo: http://webs.uvigo.es/pmayobre/textos/marcela_lagarde_y_de_los_rios/sororidad.pdf
- Leaper, C. (2013). La socialización del género en los niños por parte de los padres. Recuperado el 23 de Septiembre de 2014, de <http://www.encyclopedia-infantes.com/documents/LeaperESPxp1.pdf>
- Lezaeta, P., Valencia, M. y Reed, P. (2014). Tensa convivencia de ciclistas en calles y veredas [Plataforma Urbana]. Recuperado de: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/05/14/tensa-convivencia-de-ciclistas-en-calles-y-veredas/>
- Luci, C. (2009). *Ciclismo funcional. ¿Promesa o Quimera para la ciudad de Santiago? Una respuesta a partir de los ciclistas funcionales y aquellos que no lo son*. Recuperado el 04 de Abril 2014, de Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile: <http://www.ieut.cl/wp-content/uploads/2011/01/CiclismoFuncionalPromesaoquimeraenlaciudaddeSantiago.Unarespuestaapartirdelosciclistasfuncionalesydeaquellosquenoloson.pdf>
- Ministerio del Medio Ambiente (MME). (2011). *Informe del estado del Medio Ambiente 2011*. Recuperado el 12 de abril de 2014, de MMA: http://www.mma.gob.cl/1304/articles-52016_Presentacion_IEMA_2011.pdf
- Ministerio de Salud (MINSAL). (2010). *Encuesta Nacional de Salud ENS Chile 2009-2010*. Recuperado el 13 de abril de 2014, de MINSAL: http://epi.minsal.cl/wp-content/uploads/2012/07/InformeENS_2009-2010_CAP1.pdf
- Muévete Santiago. (2013). *Muévete Santiago. Propuesta de los ciclistas urbanos metropolitanos para un nuevo paradigma de movilidad y una nueva cultura urbana*. Recuperado el 05 de Abril 2013, de Pedaleable: <http://pedaleable.org/wp-content/uploads/2013/10/131016-mueveteStgo-Documento.pdf>
- Porras, I. (2014). *Infraestructuras y Movilidad*. Recuperado el 15 de Junio de 2014, de http://www.infraestructurasymovilidad.es/una-mujer-una-bicicleta/#.U55Gf5R5N_A
- Silva, C. (2014). Educación y Escuela Bici Mujer (EBM). Recuperado el 27 de Agosto de 2014, de <http://www.maclea.cl/index.php/ebm>
- Tironi, M. (13, Septiembre, 2011). La bicicleta y el rol de los movimientos ciudadanos. Recuperado de <http://blog.labici.cl/2011/09/la-bicicleta-y-el-rol-de-los.html>
- Valenzuela, A. (2013). El boom del ciclismo: el rol del desarrollo urbano y las políticas públicas (tesis de maestría). Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile. Recuperada de <http://www.estudiosurbanos.uc.cl/respaldo/?tesis=el-boom-del-ciclismo-urbano-el-rol-del-desarrollo-urbano-y-las-politicas-publicas>

Páginas Web

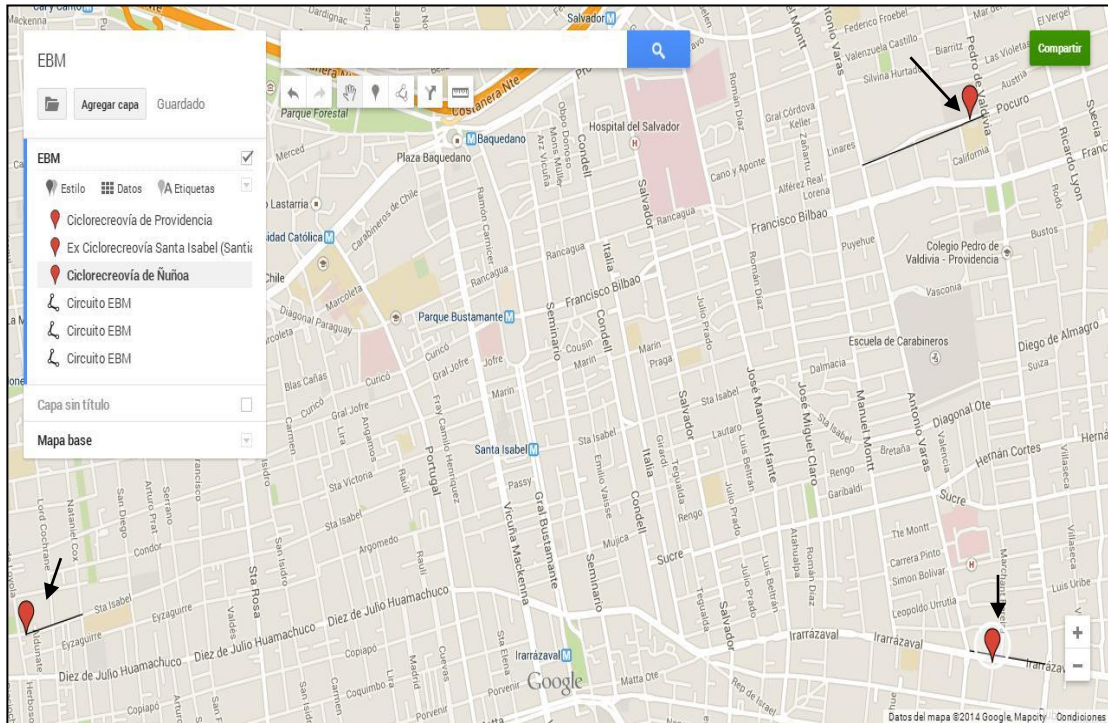
- www.ciudadviva.cl
- www.ieut.cl

- www.ine.cl
- www.maclea.cl
- www.metrosantiago.cl
- www.pedaleable.org
- www.plataformaurbana.cl
- www.promovilidad.gob.cl
- www.sectra.gob.cl
- www.veoverde.com

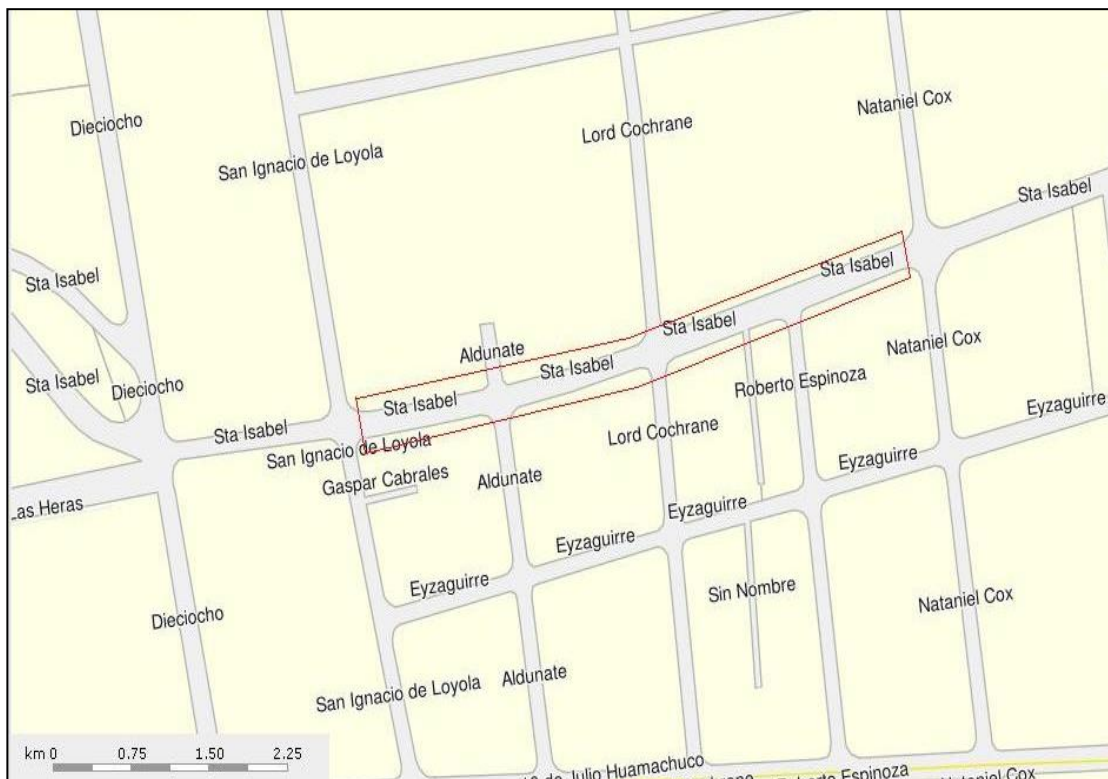
ANEXOS

ANEXO 1: Georreferenciación de las escuelas analizadas

Plano general: Comunas Santiago Centro, Providencia y Ñuñoa



Plano Ex Ciclorecreovía Santa Isabel, Santiago Centro. EBM Versión 12 (2013)



Plano Ciclorecreovía Pocuro, Providencia. EBM Versiones 13 y 14 (2013)



Plano Ciclorecreovía Irarrazaval, Ñuñoa. EBM Versiones 15 y 16 (2014)



ANEXO 2: Fotos de la EBM, versiones 2013-2014



EBM Versión 15 (2014): Colaborador resolviendo problemas mecánicos (Archivo personal)

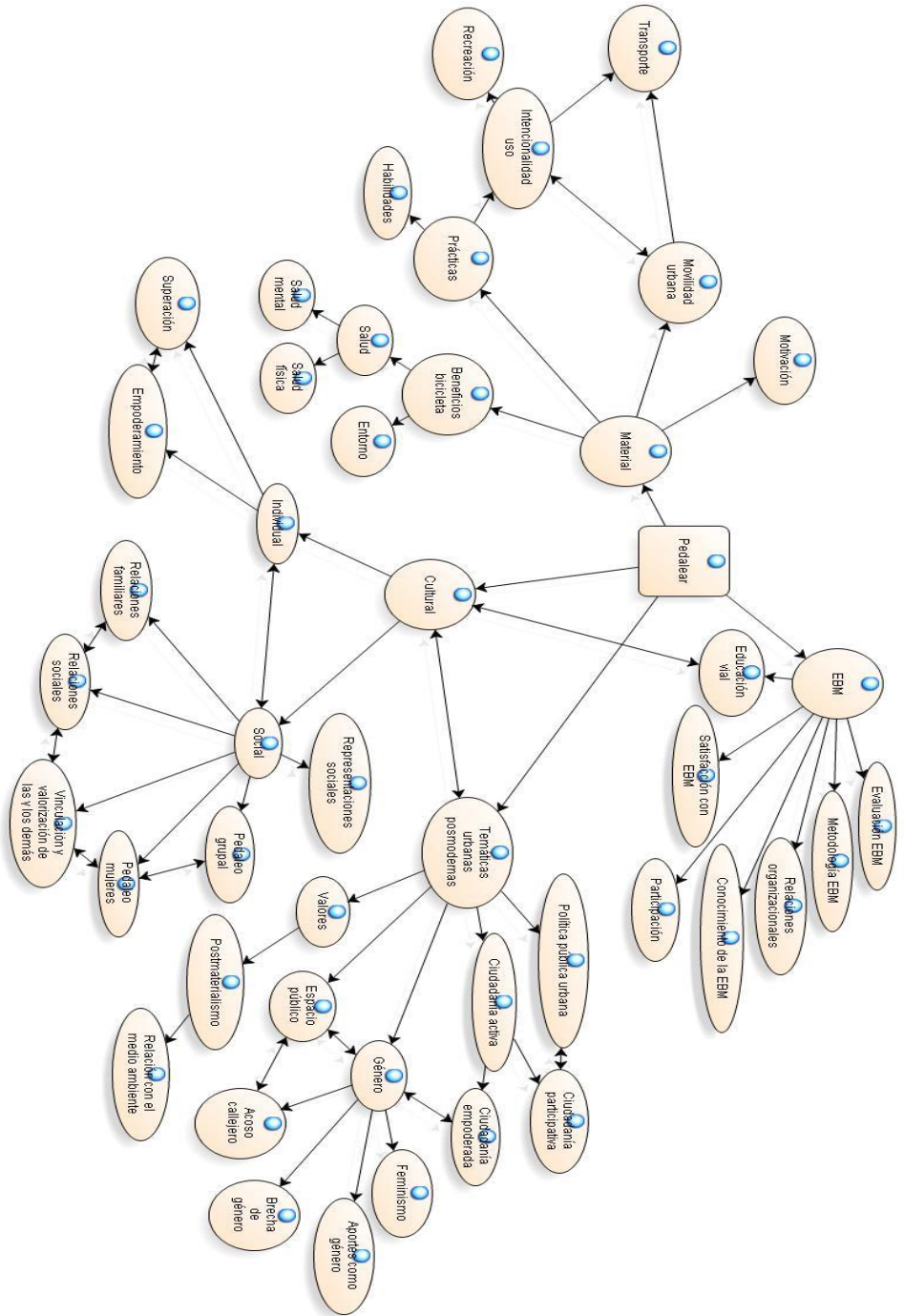


EBM Versión 15 (2014): Instructoras abriendo una sesión con una charla (Archivo personal)



EBM Versión 16 (2014): Alumnas nivel Aprende a pedalear (Archivo Macleta)

Anexo 3: Relaciones entre categorías y códigos



ANEXO 4: Carta Gantt

	<i>ABRIL</i>	<i>MAYO</i>	<i>JUNIO</i>	<i>JULIO</i>	<i>AGOSTO</i>	<i>SEPTIEMBRE</i>	<i>OCTUBRE</i>	<i>NOVIEMBRE</i>
Revisión teórica y sistematización bibliográfica	X	X						
Planteamiento del problema. Objetivos, preguntas de investigación, etc.	X				X			
Marco conceptual y teórico		X	X	X				
Marco metodológico				X	X			
Recopilación y análisis de datos empíricos						X		
Redacción de informe final						X	X	X
Entrega de tesis								X

ANEXO 5: Preguntas de la base de datos con la que se trabajó proveniente de las encuestas aplicadas por Macleta

FOLIO
Tiempo de aplicación
P1.1 ¿Cómo viajas comúnmente en la ciudad?
P1.2 ¿Cómo viajas comúnmente en la ciudad?
P1.3 ¿Cómo viajas comúnmente en la ciudad?
P3.1 Responde a cada enunciado de esta tabla según las opciones de las columnas a tu derecha [Ando en bicicleta al menos una vez a la semana por recreación]
P2.1 Responde a cada enunciado de esta tabla según las opciones de las columnas a tu derecha [Tengo la intención de andar más en bicicleta por recreación en los próximos meses]
P3.2 Responde a cada enunciado de esta tabla según las opciones de las columnas a tu derecha [Ando en bicicleta al menos una vez a la semana como medio de transporte]
P2.2 Responde a cada enunciado de esta tabla según las opciones de las columnas a tu derecha [Tengo la intención de andar más en bicicleta como medio de transporte en los próximos meses]
P4. Durante esta última semana, ¿cuántos días usaste tu bicicleta como medio de transporte?
P5. En promedio, ¿cuánto tiempo le dedicaste a trasladarte en bicicleta de un lugar a otro en un día? EN MINUTOS
P6. ¿Hay alguna actividad para la cual NUNCA usas o usarías tu bicicleta como medio de transporte? Cuéntanos cuál y por qué.
P7.1 ¿Cuán riesgoso o seguro crees TU que es usar la bicicleta como medio de transporte en cada una de estas situaciones? [Pedaleando en la calle]
P7.2 ¿Cuán riesgoso o seguro crees TU que es usar la bicicleta como medio de transporte en cada una de estas situaciones? [Pedaleando en la vereda]
P8.1 Pensando en tu seguridad en la bicicleta, por favor señala cuán probable es que ocurra cada uno de estos eventos: [Sufrir algún tipo de impacto con un vehículo]
P8.2 Pensando en tu seguridad en la bicicleta, por favor señala cuán probable es que ocurra cada uno de estos eventos: [Sufrir una agresión física por parte de un peatón]
P8.3 Pensando en tu seguridad en la bicicleta, por favor señala cuán probable es que ocurra cada uno de estos eventos: [Sufrir una agresión verbal]
P8.4 Pensando en tu seguridad en la bicicleta, por favor señala cuán probable es que ocurra cada uno de estos eventos: [Que te asalten]
P9.1 ¿Qué puedes hacer como ciclista para adoptar una conducción segura de tu bicicleta?
P9.2 ¿Qué puedes hacer como ciclista para adoptar una conducción segura de tu bicicleta?
P9.3 ¿Qué puedes hacer como ciclista para adoptar una conducción segura de tu bicicleta?
P9.4 ¿Qué puedes hacer como ciclista para adoptar una conducción segura de tu bicicleta?
P10. ¿Cómo describirías tus habilidades en la bicicleta?
P11.1 ¿En qué medida te limita (o limitaría) las siguientes características para andar en bicicleta? [El mal estado del pavimento en Santiago]
P11.2 ¿En qué medida te limita (o limitaría) las siguientes características para andar en bicicleta? [No hay suficientes ciclovías]
P11.3 ¿En qué medida te limita (o limitaría) las siguientes características para andar en bicicleta? [El tráfico de autos es riesgoso]
P11.4 ¿En qué medida te limita (o limitaría) las siguientes características para andar en bicicleta? [Sudo mucho]
P11.5 ¿En qué medida te limita (o limitaría) las siguientes características para andar en bicicleta? [Me siento incómoda en mi bicicleta]

P11.6 ¿En qué medida te limita (o limitaría) las siguientes características para andar en bicicleta? [Cuando ando en bicicleta me canso]
P11.7 ¿En qué medida te limita (o limitaría) las siguientes características para andar en bicicleta? [Vivo muy lejos de mis principales destinos]
P11.8 ¿En qué medida te limita (o limitaría) las siguientes características para andar en bicicleta? [Necesito transportar carga en mis trayectos]
P11.9 ¿En qué medida te limita (o limitaría) las siguientes características para andar en bicicleta? [Necesito transportar pasajeros en mis trayectos]
P12. ¿Tienes acceso diario a una bicicleta que tu puedas usar?
P13. ¿Cuántas bicicletas hay en tu hogar?
14. ¿Cuántas personas viven en tu hogar?
P15. ¿Cuántos días realizaste actividades físicas de alta intensidad como aeróbicos, o pedalear rápido en bicicleta?
P16. En promedio, ¿cuántos minutos te tomó realizar actividad física de alta intensidad en un día? EN MINUTOS
P17. ¿Cuántos días hiciste actividad física moderada tal como pedalear en bicicleta a paso regular? No incluya caminatas.
P18. En promedio, ¿cuántos minutos te tomó realizar actividad física moderada en un día? EN MINUTOS
P19. ¿Cuántos días caminaste por al menos 10 minutos continuos?
P20. En promedio, ¿cuánto tiempo caminaste en un día? EN MINUTOS
P21. ¿Cuánto tiempo estuviste sentada en los últimos 7 días? Incluye el tiempo sentada en el trabajo, la casa, leyendo, visitando amigas o mirando televisión. (HORAS POR DÍA)
P22. Elige el enunciado que representa mejor tu experiencia de actividad física en general hasta el día de hoy:
P23.a ¿Cuál es tu principal motivación para aprender a andar en bicicleta o mejorar tus habilidades en la bicicleta? (INICIO)
P24. ¿Tienes otro motivo por el que quieras aprender a andar en bicicleta o mejorar tus habilidades? (Inicio)
P47.1 Queremos saber cuál es tu relación con el ciclismo, tanto al ciclismo por recreación como al ciclismo como medio de transporte. [Ando en bicicleta frecuentemente (al menos una vez a la semana) por recreación]
P47.2 Queremos saber cuál es tu relación con el ciclismo, tanto al ciclismo por recreación como al ciclismo como medio de transporte. [Tengo la intención de andar más en bicicleta por recreación en los próximos meses]
P47.3 [Ando en bicicleta frecuentemente (al menos una vez a la semana) como medio de transporte]
P47.4 [Tengo la intención de andar más en bicicleta como medio de transporte en los próximos meses]
P25 ¿En qué grupo de la Escuela Bici Mujer participaste?
P26. ¿En cuántas sesiones de la Escuela Bici Mujer participaste?
P27. ¿Habías participado de alguna escuela Bici Mujer anterior (antes de la escuela actual que comenzó en Agosto 2013)?
P28. Si habías participado de una escuela anterior especifica aquí en cuál.
P29.1 Con respecto al funcionamiento de la escuela, ¿cómo evaluarías cada uno de los siguientes elementos? [Claridad de las charlas con contenidos teóricos]
P29.2 Con respecto al funcionamiento de la escuela, ¿cómo evaluarías cada uno de los siguientes elementos? [Utilidad de los contenidos teóricos compartidos]
P29.3 Con respecto al funcionamiento de la escuela, ¿cómo evaluarías cada uno de los siguientes elementos? [Calidad de ejercicios físicos realizados para aprender a manejar la bicicleta]
P29.4 Con respecto al funcionamiento de la escuela, ¿cómo evaluarías cada uno de los siguientes elementos? [Claridad de las instructoras al entregar las instrucciones.]
P29.5 Con respecto al funcionamiento de la escuela, ¿cómo evaluarías cada uno de los siguientes elementos? [Actitud de respeto de las instructoras al corregir su técnica en

la bicicleta]
P30.1 ¿Hubo alguna charla que haya sido particularmente útil para ti? Explícanos por qué.
P30.2 ¿Hubo alguna charla que haya sido particularmente útil para ti? Explícanos por qué.
P31.1 ¿Hubo alguna charla que te haya sido menos útil? Explícanos por qué.
P31.2 ¿Hubo alguna charla que te haya sido menos útil? Explícanos por qué.
P32. ¿Hubo alguna característica de la Escuela Bici Mujer que haya interferido en tu aprendizaje?
P33. 1 ¿Crees que tuvo algún beneficio especial aprender a pedalear con un grupo de personas?
P33.2 ¿Crees que tuvo algún beneficio especial aprender a pedalear con un grupo de personas? POR QUÉ
P34.1 ¿Crees que tuvo algún beneficio especial aprender a pedalear en un espacio sólo para mujeres?
P34.2 ¿Crees que tuvo algún beneficio especial aprender a pedalear en un espacio sólo para mujeres? POR QUÉ
P35. ¿Experimentaste alguna de estas dificultades al participar de la Escuela?
P37 ¿Cómo supiste de la Escuela?
P23.b ¿Cuál es el principal motivo por el cual quisiste aprender a andar en bicicleta (o aumentar su uso)? (CIERRE)
P24.b Si respondiste "Otro" en la pregunta anterior, explica aquí tus motivos.
P41. Nos gustaría saber cómo fue tu experiencia al aprender a andar en bicicleta o salir a la calle por primera vez. Cuéntanos aquí qué sentiste la primera vez que lograste pedalear, o la primera vez que saliste a ruta con las instructoras.
P43. ¿Tienes auto para uso personal?
P44. ¿Tienes auto para uso compartido?
P45. Comuna de residencia
P46. Edad

ANEXO 6: Variables que se utilizaron para el análisis estadístico descriptivo

Dimensión	Encuesta de inicio	Encuesta de cierre
Modo de transporte	P1.1 a P1.4	P1.1 a P1.4
Uso de la bicicleta	P3.1 y P3.3	P3.1 y P3.3
Intencionalidad de uso	P3.4	P3.4
Percepción de riesgo o seguridad	P7.1-P7.2	P7.1-P7.2
Probabilidad de ocurrencia situaciones de riesgo	P8.1-P8.4	P8.1-P8.4
Limitaciones para el pedaleo	P11.1-P11.9	P11.1-P11.9
Acceso a la bicicleta	P12	P12
Motivaciones para pedalear	P23.a	P23.b
Habilidades en la bicicleta	P10	P10
Grupo de participación EBM	-	P22
Nº sesiones asistencia	-	P23
Evaluación metodología EBM	-	P29.1-P29.5
Utilidad de charlas teóricas	-	P30
Dificultades de asistencia	-	P35
Beneficios pedaleo grupal	-	P33.1-P33.2

Beneficios pedaleo con mujeres		P34.1-P34.2
Enterarse de la escuela	-	P37
Otro motivo para pedalear	-	P24.b
Acceso al vehículo particular para uso personal	-	P43
Comuna de residencia	-	P45
Edad	-	P46

ANEXO 7: Pautas de entrevistas, entrevistas y formularios de encuestas

Alumnas

Motivaciones iniciales

- ✓ Relato sobre qué la motivó a participar de la EBM
- ✓ Forma en que se enteró de la existencia de la EBM
- ✓ Conoce a alguien que también haya hecho el curso

Percepción del paso por la EBM

- ✓ Percepción sobre la utilidad en lo práctico del paso por la EBM
- ✓ Relato sobre la importancia que tuvo la EBM en la autoestima y superación personal (para quienes aprendieron a andar en bicicleta)
- ✓ Relato sobre la percepción del rol de las mujeres y/o de la ciudadanía en el país
- ✓ Percepción sobre el asunto de género en la escuela: instructoras y compañeras v/s si hubiesen habido hombres
- ✓ Vida sana
- ✓ Descripción del ambiente social (relaciones con sus compañeras e instructoras, quiénes componían el grupo por edad, estrato socioeconómico, etc.)

Cambio en percepciones: conciencia hacia los demás

- ✓ Cambios en la forma en que percibe y se relaciona con los demás respecto al compartir el espacio urbano (automovilistas)
- ✓ Relato sobre una mayor conciencia hacia ciclistas, peatones y otros automovilistas al ir manejando

Cambio en percepciones: preocupación por el medio ambiente

- ✓ El uso de la bicicleta para transportarse para ayudar a mitigar el problema urbano (contaminación, congestión, hacinamiento en el transporte público)
- ✓ Preocupación por el tema de la contaminación en la ciudad

Cambio en percepciones: empoderamiento femenino

- ✓ Mayor libertad para movilizarse
- ✓ Superación de miedos: una ventana para lograr otros desafíos pendientes
- ✓ Autoestima, sentirse bien con una misma, con la imagen personal
- ✓ Rol femenino en la sociedad

Cambio en percepciones: promoción del uso de la bicicleta

- ✓ Fomento hacia otras personas para que usen la bicicleta
- ✓ Opiniones de su familia/amigos(as) sobre el uso de la bicicleta por su parte
- ✓ Influencia de la EBM para convertirse en ciclista (recreacional o funcional)

Cambio en percepciones: beneficios o cambios en el entorno directo

- ✓ Cambios en las relaciones con los más cercanos (compartir con la familia/amigos esta instancia)
- ✓ Enseñarle a otros*

Cambio en percepciones: participación ciudadana

- ✓ Participación en otras instancias de asociación voluntaria
- ✓ Preocupación por temas ciudadanos*

Instructoras

Motivaciones iniciales

- ✓ Experiencia sobre las razones que llevan a las alumnas a participar de la EBM
- ✓ Relato propio sobre sus motivaciones para ser instructora

Percepción del paso por la EBM

- ✓ Aporte de la EBM a las alumnas en cuanto a las destrezas que se les entrega en el manejo de la bicicleta
- ✓ Aporte de la EBM respecto a la autovaloración femenina
- ✓ Aporte de la EBM en relación con la conciencia de una ciudadanía más participativa, visibilidad de la mujer en lo público y el compartir el espacio con otras personas
- ✓ Aporte de la EBM en la promoción de un estilo de vida más saludable
- ✓ Descripción del ambiente social (relaciones entre las alumnas, quiénes componían el grupo por edad, estrato socioeconómico, etc.)

Cambio en percepciones: conciencia hacia los demás

- ✓ Apoyar el aprendizaje en la EBM cambia la percepción hacia los demás

Cambio en percepciones: preocupación por el medio ambiente

- ✓ Relato sobre cómo empezó su preocupación por la contaminación en la ciudad
- ✓ Beneficios que tiene usar la bicicleta para la ciudad

Cambio en percepciones: empoderamiento femenino

- ✓ Mirada feminista desde la EBM, por qué y para qué
- ✓ Medios que se utilizan para este fin

Cambio en percepciones: promoción del uso de la bicicleta

- ✓ Razones por las cuales es importante promover el uso de la bicicleta, en cuanto al contexto urbano actual, por la EBM

Cambio en percepciones: beneficios o cambios en el entorno directo

- ✓ Relación con personas cercanas*

Cambio en percepciones: participación ciudadana

- ✓ Relato sobre el lineamiento de la EBM que apunta a la formación de mujeres ciudadanas

Fundación EBM

- ✓ Origen de la EBM
- ✓ Construcción de una propuesta educativa
- ✓ Evolución de la EBM desde sus orígenes hasta la actualidad

Entrevista Alumna 1, 31 años

Lo primero es que me digas tu edad, a qué te dedicas y en qué escuela Bici Mujer participaste, en qué versión, bueno la de este año

¿Era la 15 o no?

Eh, sí, me parece que sí

La primera de este año. Bueno, mi nombre es Carolina Fuenzalida, tengo 31 años, soy ingeniero en ejecución en informática, entré a la primera escuela de este año del 2014 en abril

¿Esa era la única, la primera en que participabas?

Sí, sí. Me enteré en enero de la escuela, haciendo zapping un día en la tele de ociosa, estaban justo dando este programa en el 13C de bicicletas, y apareció la Cynthia con la Paty, y yo así pegadísima porque dije no, mentira que hay un curso pa aprender a andar en bicicleta, o sea yo tengo que estar ahí, o sea las vi de pasada pero yo dije yo tengo que estar ahí. Las empecé a buscar, prendí el notebook y las empecé a googlear al tiro y ahí llegué con las chicas, me inscribí pa que me avisaran del curso y todo po, hasta ahí hasta que me llegó el correo po, me inscribí al tiro

¿Era como un programa como matinal?

No, no sé si era un programa Bicicultura, no, Bike se llama del 13C y ahí las vi de casualidad, se me cruzaron

¿Tú no conocías a nadie que hubiese participado?

No, nada

¿Y cuál fue tu motivación para aprender a andar en bici?

Es como el trauma de que tus amigos salen y te dicen oye, vamos a ir a andar en bici y es como ay, yo no puedo porque yo no sé...y obviamente el bullying de que guajaa no sabe andar en bici. Tengo amigos que viven en Til Til, en Lampa, y me decían Caro, vamos a ir al cerro no sé cuánto y vamos a andar en bici, y yo así como es que yo no sé, y el trauma de que chuta todo el mundo dice la frase no, es que no se te olvida, es como andar en bicicleta, es que ésa no me sirve porque yo no sé andar en bicicleta, o sea no

¿Y por qué nunca aprendiste a andar?

Eh, bueno, cuando chica típico las rueditas, hasta las rueditas ningún problema o sea estaba, una ruedita de apoyo, bien, pero ya después mi mamá no sabe andar en bicicleta, mi papá no tenía tiempo y yo salía con él, porque él era cartero pero él me llevaba en su bici pero no me enseñaba a andar en otra bici, no sabía enseñar, él me sujetaba pero después que me soltaba yo al suelo (risas)

¿Pero tuviste una bici para ti?

¿De chica? Sí, de chica sí. Después traté como a los 14, 15, mi abuela me compró una bici pero de estas que se frenan con el pedal...

Ya...uy, qué difícil...

Justamente, era muy difícil, la calle donde yo vivía era muy curva, entonces entre que uno trataba de andar por la orillita porque vienen autos y era tan curva yo pasaba en el suelo, entonces dije no, ya no más, y ya a los 14-15 años andar en el suelo la verdad es que es como plancha, o sea te querís lucir pero en realidad pasai en el suelo entonces es como que no. Después dije no, ya estoy vieja ya grandota, ya nada qué hacer, ya nadie te va a enseñar, y típico de tus amigos cuando se enteran que no sabís andar en bici es como yo te voy a enseñar...algún día (risas) pero no llegan o sus bicicletas en realidad están tan adecuadas a ellos que uno no se puede ni subir po

Y algunos tienen esas bicicletas como pisteras...

Claro, porque tengo amigos que recorren, que han llegado hasta como la séptima región en bici po, entonces se aburren también po, ven que uno está con miedo, que no se quiere subir que no sé, que está muy alta, que me duele, que esto, que esto otro

¿Y amigas en bici tienes?

Eh...amigas...no, la verdad es que mis amigas son bien de auto nomás (risas). Son bien de auto porque en general tengo amigas que son mayores que yo, entonces son mamás de auto, y sería. Y amigas, por ejemplo esta que contaba que tengo en Til Til pero ella y su pololo la vez que me invitaron no cachaban que yo no andaba en bici, entonces nada más po

¿Y tu familia que te dijo cuando les contaste que te inscribiste a esta escuela?

Eh, en realidad no me pescaron mucho, como que ah, bueno, trata, así como que ojalá que te resulte, pero no, en realidad mi hermano se reía un montón, es como que guajaa yo sé andar y tú no. Tengo un hermano, él tiene 18 ahora los cumplió y es como Caro, cómo vai a aprender ahora o sea estai grande, cómo vai a aprender ahora y claro, se reía po

¿Y tú qué edad tienes?

31, son catorce años de diferencia po

Pero no es tanto, imagínate que tú viste mujeres...

De más de 50, sí, pero eso tú no te enteras hasta que llegas al curso po. Antes del curso uno dice pucha, voy a ser la más grande así como oh, voy a ser la más grande y vai en el fondo con...por lo menos son mujeres, ya, vamos a ver qué hay

¿Y qué te pasaba por no saber andar en bici, te daba vergüenza?

Eh...o sea, tampoco era un trauma como que no, no andaba a cabezazos con la muralla pero igual incómodo así como...mi excusa era pero sé nadar (risas), pero sé nadar porque tengo un caso de que sabe andar en bici pero no sabe nadar entonces era como pero sé nadar, o sea es mi decisión si me subo o no me subo a una bici, pero si voy en un barco y el barco se hunde yo sé nadar (risas), era como yo me puedo salvar

y tú no (risas), era como mi excusa, era como pero sé nadar, tenía un pero, algo sabía. Pero igual era así de que todo el mundo sabía andar en bicicleta y así como no, yo no

¿Y tus amistades qué te dijeron cuando te inscribiste al curso?

El bullying, o sea en realidad les conté ya más cuando había empezado el curso es como oye, estoy aprendiendo a andar en bici... así como ¡¿Qué, aprendiendo?! ¿Pero cómo vai a estar aprendiendo, pero cómo no sabís? Porque muchas no sabían que no sabía, pero por qué no me dijiste? Te hubiera enseñado... varias amigas me dijeron pero te hubiera enseñado, pero tenís bici? Ah, no, no tengo entonces cómo. Me decían pero te comprai una, y yo les decía es que no me voy a comprar una bicicleta si no sé si voy a aprender po, o sea hasta que no sepa que puedo no voy a gastar plata en una bicicleta y me decían ¡¿Pero cómo pagaste por un curso, y pagaste tanto?! Y yo les decía es que a la larga no es tanto porque son hartas clases, hay colación, y el traslado, y el material y me prestaban la bici entonces como excusando, o sea justificando el por qué había tomado el curso y por qué lo había pagado, pero mis amigas igual lo encontraban entretenido, igual genial que igual a los 31 años estar aprendiendo recién igual es como yaaa, no, ¿y te atreviste? Apuesto que eris la más grande, apuesto que vai con puras niñitas eran como los comentarios, apuesto que vai con puras niñitas, era como no, no, de hecho no (risas)

Oye Carolina, y de las personas que tú conoces en general, ¿alguien más se interesó después de que hiciste el curso en hacerlo?

Eh, no, al parecer de mi círculo de conocidos yo era la única que no sabía pero encontraron que la iniciativa era buenísima, más de alguien me ha comentado oye, debe ser súper buen negocio, como que lo han pensado pa implementar en otro lado, y me decían ¿hay gente que paga por un curso? Y yo les decía oye, éramos 60... éramos 60, o sea la gente quiere aprender. De hecho, yo creo que hasta hombres llegarían claro que por alguna extraña razón los hombres aprenden con sus amigos (risas)

Porque les enseñan igual po...

Sí, porque tienen la obligación de saber y salir con los amigos. Una igual es como más quedada en ese sentido, es como no sé...

¿Y qué te pasó el primer día cuando llegaste y viste a estas mujeres tan diversas, de distintas edades, viste que no eras la mayor que tú pensabas que ibas a ser?

E: Eh, bueno el curso era bastante diverso, o sea habían niñas menores de 18 que me acuerdo que eran dos niñas más chicas y otras como de sesenta y tantos y era como ahhh, súper bien, o sea el promedio, yo creo que estaba dentro del promedio y yo dije ah, súper bien, y dije bueno, algo se podrá hacer aquí, algo se podrá. Más encima las instructoras son súper amorosas, más encima llegué atrasada y fue como ahhh, dónde están, dónde están? Y fue como ya, sí, llegué, enchufarme, agarrar una bici y que te digan ya, te dan la bienvenida y todo y dijimos bueno, hay que darle nomás po, hay que ver si resulta o no y con fe nomás po (risas), con fe...

¿Y el hecho de que tus compañeras hayan sido todas mujeres, importó en algo o te hubiese dado lo mismo?

Sí, sí, eso absolutamente influye porque por lo menos yo soy super vergonzosa, o sea siempre fui a un colegio de puras mujeres, por ejemplo a mí me hubiese traumado ir a

una clase de educación física mixta porque además del hecho de ser más gordita es como chuta, es complicado pero el hecho de que hayan sido puras mujeres si te caís no hubo una risa, era una preocupación de oye, estás bien? Te pasó algo, te ayudo? No hubo en ningún minuto una burla, una risa, o sea el ambiente fue muy rico

¿Te sentiste apoyada?

Sí, sí, sí

¿Y el hecho de que las instructoras hayan sido solamente mujeres?

Bueno, las chicas son increíbles o sea si bien son estrictas y algunas son muy serias, ya con el paso de las clases ya como que bajaban el nivel de seriedad y ya eran más amorosas. Igual ellas preocupadas, mejorándote, corrigiéndote, preocupadas porque realmente aprendierai o sea no ibai a jugar. El objetivo era que aprendierai y teníai que aprender y en realidad la metodología que tienen yo creo que es imposible no aprender, o sea...

¿Y si hubiesen sido hombres?

O sea por ejemplo cuando estaban los chicos que apoyan igual era como uy, pucha, no se querrá ir un poquito más pa allá? (risas) o por ejemplo cuando empezaban a sacar las fotos pa incluirlas en el facebook igual era como pucha, ya eh sí, un poco incómodo. Pero ya con el paso de las clases no te dabai cuenta si te estaban enfocando a ti o a las demás allá o un poco más allá, o teníai que acudir a ellos pa que te subieran el sillín, pa que te lo bajaran, que esto, que el pedal, que esto que suena, que chuta que aceite y qué no sé qué, y además la disposición que tenían era buenísima

Pero en el fondo no eran ellos los que te estaban enseñando...

Claro. Una, no eran ellos los que te estaban enseñando, pero tampoco estaban en un afán de molestar, también eran muy colaborativos, eran muy atentos, dispuestos a si necesitabai ayuda, tampoco te andaban mirando ni joteando ni nada, o sea ni conmigo ni con ninguna, era un ambiente muy profesional, muy a lo que vamos y no estamos en otra cosa

Oye Carolina, y el hecho de que esta escuela se haya dado en un espacio público, abierto, donde pasaban por tu lado familias, niños en bicicleta, gente que te miraba, ¿Qué te pasó con eso?

Eh, bueno, hubo varias anécdotas como puntuales en la primera clase que estábamos sin los pedales entonces para una señora con su hijito pequeño no sé, 4-5 años y el niño le decía mamá, por qué ellas están todas acá? Y la mamá eh...no sé, parece que están aprendiendo y la cara del niño sorprendido como que ¡¿Qué, cómo que están aprendiendo, o sea son todas grandes?! Fue como chuta, en realidad somos todas grandes pero bueno, yo seguí pero la cara del niño fue como wow! Otra señora también se detuvo a preguntar por qué estábamos sin pedales y yo soy muy ácida, muy ácida y no se me ocurrió nada más que decirle es que estamos en un nivel superior y ya no estamos ocupando pedales (risas) y me fui, o sea fui muy pesada en realidad, traté de ser semi agradable pero no sé si me resultó o no, yo me di vuelta y seguí pero igual no sé. O en otra de las clases cuando hubo una carrera de un colegio que hicieron como una cicletada y ver a unos puntos chicos que pasaban soplados y yo que todavía estaba complicada con el equilibrio y yo así como (sonido), así como

salgan de aquí, no me saquen pica, salgan de aquí (risas), era como que uh, somos secos, y yo es que todavía no puedo (risas)

¿Y cuando lo lograste, cuando pedaleaste por primera vez qué sentiste?

Eh...bueno, igual me costó un poco porque iba chueca, chueca, chueca así y me iba pa los lados, me movía mucho, mi equilibrio era pésimo, pésimo, pero igual la emoción de dar dos, tres pedaleos, sentir el aire, la velocidad, que mientras vai más rápido me enchuecaba menos pero me costaba un mundo frenar porque iba soplada pero la adrenalina, la emoción de una etapa lograda, de conseguir un objetivo, de que lógicamente me faltaba por mejorar mucho más y todavía me falta pero ya lograrlo, ya lograr pedalear y llegar aunque sea a un lugar aunque me tenga que ir a pata hasta algún lado y de ahí andar ya es una emoción, algo logrado

¿Y tú sientes que fue importante para ti ese logro?

Sí, sí eh...soy súper exigente conmigo en todo ámbito de cosas, o sea trato de que lo que hago hacerlo y hacerlo bien, no voy a hacer una cicletada ni me voy a ir a un Iron Man en Pucón ni voy a hacer ninguna de esas cosas, no, no, estamos claros. Tampoco pretendo andar subiendo cerros ni tirándome ni bicicross ni no, no, pero por lo menos me siento capaz de andar en bicicleta que puedo andar obviamente que no por la calle ni en día de semana porque todavía me da mucho susto el tránsito pero si estuviera la calle despejada yo puedo andar...

Te tirai nomás...

Sí, sí, y ya por lo menos subirme, pedalear, aunque sea en una plaza, en un parque ya es un logro sí...

¿Y en tu autoestima influyó algo, el hecho de que no sabías de alguna forma este sueño no cumplido?

Sí, porque en el fondo igual es una tranca po, es como chuta yo no puedo andar en bici, yo no sé. Ahora es como no, que venga lo que quiera, no importa, si vamos...sí, voy. De hecho es como que no sé po, tengo en la mente la posibilidad de algunos viajes, a viajes donde te arriendan la bicicleta pa dar la vuelta y es como que yo puedo, yo puedo ir y no voy a tener que ir a pata porque yo puedo andar en bici, yo puedo arrendar una bici, yo puedo...

¿Y antes te hubieses restringido a lo mejor de ir a esos lugares?

Claro po, era como que chuta, yo no voy a poder porque a qué voy? Porque a veces son distancias que no son precisamente caminables, o me demoraría mucho y perdería en realidad la vacación por andar caminando pero ahora puedo po, o sea ahora se me abren más opciones a cosas. O sea, un amigo hace poco fue a San Pedro de Atacama, le pasaron la bici incluso iba incluida en el tour, le pasaron su bici y él partió, y yo así como yo también voy a poder! Yo también podría! Y es genial po, genial. O sea vai con un instructor, vai con más gente y todo pero podís po, ya puedo, ya puedo

Y ahora todo este tema de teparle un poco la boca a toda esa gente que te hacía bullying antes...

Claro, claro como que...o sea, tampoco fue así como gente mala así como burla no, pero ahora es como guaja, ahora sí puedo es cómo pero pagaste un curso, no importa, no importa, lo hice. A varios amigos me dijeron oye pero pagaste el curso, y yo les

dije sí po, si nunca llegaste a enseñarme, o sea era como enrostrarles igual que habían cumplido su ofrecimiento pero que ya lo había logrado sin ellos, ya lo había hecho, o sea por una parte era como no depender de tus amigos es como ya no te debo el favor, lo hice por las mías, entre comillas por las mías claro porque sin Macleta no habría hecho nada pero es como conseguí yo el medio, por mi propia cuenta pa poder hacerlo

¿Y ese logro te hizo sentir más empoderada, capaz de cualquier otro logro, cualquier otro desafío que tú te propongas?

Bueno, por lo general como te contaba soy como bien perfeccionista, que lo que me propongo hacerlo. Y sí po, te aumenta más ese empoderamiento porque lo logré, es otra etapa superada así como meta cumplida, bien, vamos ahora...o sea, mi objetivo ahora sería llegar, poder irme a la pega en la bici

¿Dónde trabajas?

Trabajo aquí en Providencia

Ah, igual es súper posible

Es totalmente factible, entonces es como yo lo veo en la calle aquí cerquita, en la ciclovia y es como yo voy a tener que poder, tengo que poder. No me siento preparada todavía, no me hace sufrir el hecho de todavía no poder pero es como que en un par de años yo creo que sí, yo voy poder sí, sí, va a ser otra meta, no todavía, tengo que practicar más y todo pero sí, yo puedo y lo voy a lograr, lo voy a lograr. Y más como veo que las leyes se están enfocando, están viendo que cada día hay más ciclistas, pa mí esto ha sido un mundo totalmente nuevo, o sea yo me subí a una bici y ahora veo ciclistas por todos lados y me preocupo de no pararme en la ciclovia cuando van pasando, y cuando tengo opción de cruzar cuando voy de peatón o de preocuparme que puede venir alguien, ando mucho más pendiente

¿Por haber hecho el curso?

Sí, yo siento que esto influyó porque yo antes en realidad...me enojaba por ejemplo con los ciclistas de vereda, bueno, todavía me molestan

¿Y les dices algo ahora o no?

No, no les digo nada porque en realidad hay algunos que son como muy choros, muy patudos en realidad pero sí los veo entonces digo oye hay gente, hay mucha gente en bicicleta y ya no me molestan, ya tengo una mirada distinta hacia ellos

¿Te cambia la percepción hacia los demás? O sea, como tú dices que te fijas más en los ciclistas y todo pero ¿hay algún cambio porque tú eres peatona solamente o manejas vehículo?

No, sólo peatón (risas)

Ya, ¿pero en esa relación quizá de mayor respeto hacia el otro?

Sí, me fijo mucho por ejemplo en cómo maneja la gente. Cuando voy caminando es como veo y sigo todo lo que aprendí en Macleta entonces como yo ahora debiera ir en esta calle, debiera ir por este lado y no tengo cómo pasar porque está el vehículo muy pegado a la vereda, no tendría cómo pasar y me voy fijando en todas esas cosas, claro, todavía no me subo a la bicicleta pa salir a la calle pero veo las opciones que

tendría si fuera en la bicicleta y es como por aquí no puedo pasar, o sea la gente no respeta. Veo que hay otros ciclistas que pasan igual, me acerco a mirar y veo que pasan por unos espacios diminutos y yo así como cómo pasan si hay un auto aquí al lado, vuela un papel y yo pierdo el equilibrio, yo digo pucha no puedo o sea algún día yo quiero llegar y pasar y ser tan imprudente como él pero me parece también injusto que tengan tan poco espacio pa pasar pero sí, me fijo en muchas más cosas que no me preocupaban, no me importaban, ni siquiera notaba por ejemplo hasta el año pasado

¿Ahora te importa por ejemplo el tema de las ciclovías?

Me he dado cuenta por ejemplo que en Providencia pusieron un montón de cicleros que no estaban, no eran entonces veo que igual hay cambios o sea, que la alcaldesa de Santiago sea ciclista, que haya puesto un montón de cicleros también acá en el centro, que haya espacios especiales para la bicicleta es como bien, bien y yo los voy a poder usar, pucha todavía me da sustito pero de a poco se van viendo cambios, de a poco yo me voy dando cuenta de que hay cambios, o sea se puede, se puede o sea claro, todavía no, todavía no pero piano piano y he visto cambios en poco tiempo porque desde que los noto han sido meses y son un montón de cosas nuevas, que no estaban

Que aparecieron así de repente...

Sí, sí, se están considerando, lo que me da esperanza de que el día de mañana yo sí voy a poder, yo me voy a poder sumar a ellos, igual da esperanza...

Sí po, es distinto cuando uno se sube a la bicicleta y te empiezan a afectar las decisiones que se toman

Que se toman, sí, sí, es importante

¿Y cuál fue el aporte que te hizo a ti la escuela en la parte técnica, en la parte habilidades?

Eh...mira la metodología, esto de sacar los pedales yo quedé como plop! Así como qué onda, qué estamos haciendo? O sea cómo le vamos a sacar los pedales y cómo vamos a andar? Bueno, yo dije será po, si por algo lo dicen, será. La primera clase me tocó una bicicleta insoportable, me dolía todo. De hecho salí en un par de fotos con una cara de sufrimiento que yo las miro y digo uf, de sólo verlas me acuerdo cuánto me dolía, y yo decía no, si esto va a resultar, va a resultar y mi objetivo fue llegar a la clase siguiente más temprano pa agarrar otra bici, yo dije no vuelvo a ocupar esta porque me duele demasiado

¿Esa fue la clase que llegaste tarde, la primera?

Claro, la primera, entre que llegué tarde fue así como no, ahí te queda una bici y después igual me la cambiaron y me dejaron otra porque me dijeron no, es que tú eres más alta y yo no, mentira, si soy chica decía yo, claro, el sillín era...era un marco alto, era una bicicleta muy alta y yo me sentía demasiado incómoda, me dolía muchísimo y ahí dije no, ya no vuelvo a llegar tarde porque tengo que agarrar otra bici dije yo, otra bici. Además mi objetivo era ocupar una bicicleta de paseo, yo soy muy cuadrada en ese sentido, yo quiero algo y quiero eso, no me sirve la otra yo quiero eso, entonces dije ya, bueno a llegar más temprano eh...levantarse un domingo temprano, o sea fueron casi tres meses, ¿yo? Así wow! Impresionante, o sea el esfuerzo fue...

La motivación estaba...

Fue. En las mañanas era así como ohh, hay que levantarse de nuevo, ya ok, ya vamos sí, ya vamos...la parte técnica como te comentaba yo me movía demasiado pa los lados, entonces llegó otra de las instructoras y me dijo no, mira trata de mantenerte así, así nomás no te vas a mover tanto, y era verdad! O sea fue como wow! De que saben, saben. Y en distintos minutos se cruzaron distintas y me daban cada una su tip y yo ya po, no te digo que mi forma de andar es perfecta pero mejoró bastante de cómo partí, del proceso a como voy ahora, y me voy acordando de las cosas que me dijeron y bien, bien

Oye y ¿solamente estuviste en el Aprende a pedalear, cierto? ¿Después no te pasaron al intermedio?

Sí, llegué como al intermedio en el que te enseñaban ya como a doblar y a tratar de señalar, hasta el minuto señalar se me hace imposible, mirar pa atrás imposible, imposible eh...doblar, siempre y cuando tenga hartito espacio porque en espacios reducidos no, me cuesta pero trato. Yo por lo menos del curso salí feliz, o sea...

¿Y no has pensado en tomar el siguiente, entrar directo al Bájate?

Sí, sí, de hecho yo tenía decidido entrar al de ahora al de octubre pero en el lugar en el que se va a hacer se me hace complicado llegar porque pal nivel Bájate de la vereda ya no te prestan la bici, uno tiene que llevar la de uno y hay que trasladarse hasta allá po, entonces yo creo que voy a esperar hasta otro que sea o en Irarrázaval o si hacen otro más cerca porque averigüé, hay un chico que tiene una página en facebook se llama Ruta Cleta

Ah sí, si yo lo tengo

Ya, entonces yo a él le pedí la ruta pa llegar al curso así como pa cachar más o menos por dónde me tendría que ir y todo el cuento pero no, no me atrevo, no me atrevo

¿No? ¿Ni siquiera en domingo que anda menos vehículo?

Eh, lo he pensado pero, de hecho he pensado ir en estos días y hacer la ruta y ver si me atrevo o no me atrevo pero no, siento que todavía no

¿Y dónde va a ser, sabes tú?

Es en...Costanera Andrés Bello, entre Puente Loreto y Purísima por ahí

Ah ya, como por detrás de Baquedano

Claro, sí, como por el costadito del río Mapocho entonces igual el hecho de cruzar la Alameda, Plaza Italia es como chuta, es como muy transitado aunque sea domingo porque hay micro, hay micro, en cambio por acá por Irarrázaval igual hay otras calles por las cuales uno igual podría llegar evitando la de las micros y la distancia es mucho más corta que llegar hasta allá entonces no sé, todavía no me decido pero como igual pal Bájate de la vereda las inscripciones más cortas son las del Aprende a pedalear, o sea hasta último minuto todavía podría pero no sé, yo creo que no, yo creo que voy a esperar hasta otro que sea en Irarrázaval o en algún otro lado que me acomode más

¿Y cuál fue el aporte de la escuela en cuanto a ti como persona, a ti como mujer, qué es lo que te dejó?

Eh...bueno, el tema de que no sea simplemente un curso pa aprender a andar en bici sino que te enseñen desde cosas mecánicas porque no porque seas mujer no te vas a poder ensuciar con grasa, o sea hay que echarle aceite, hay que limpiarla, por lo menos su mantención básica, que se preocupen de que no te vayan a hacer tonta en un taller y enseñarte las partes que tiene la bicicleta claro, una no sale una experta pero cuando te dicen no, es que es la tee...¿la tee, qué es la tee? Ah no, sí po ahora yo sé cuál es la tee y que hay cambiarla o que hay que subirla y no sé qué, claro, probablemente no lo haré yo pero ya sé que no me van a engañar tan fácilmente tampoco o sea, se preocupan de que no te metan el dedo en la boca po, de que no sólo sea subirte a la bicicleta y ya, sino que hay que ser un poco más responsable, que las medidas de seguridad, el tema legal, que las normas del tránsito, que por qué lado tienes que ir, que tienes que señalar...señalar! Yo no he visto a nadie señalar y ahora me detengo a mirar a ver si alguien señala o no, todavía no he visto a nadie que señalice

¿Y tú lo haces cuando sales al parque?

No, estai loca. Si yo llego al parque y dentro del parque ando, y dentro del parque no señalizo (risas), pero tengo la conciencia de que tengo que hacerlo no lo hago porque pierdo el equilibrio, que necesito más práctica pero tengo la conciencia de que aquí tendría que señalar, aquí tendría que hacer esto, pero en general si veo que no puedo pasar me bajo y camino o sea ando un poquito y si veo que me cuesta cruzar yo me bajo, cruzo y sigo andando pero tengo la conciencia de que tendría que hacerlo, y me fijo en el resto si lo hace o no y nadie lo hace po, nadie te enseña y cuando chico todos lo que aprendieron con sus papás o con sus amigos o por último o con quien sea nadie te enseña y nadie sabe, porque no es que no te enseñen porque no te quieran enseñar, es porque nadie se imagina que hay que hacerlo y eres tan responsable como el que va manejando un auto

Falta educación vial...

Falta mucha educación vial, sí, sí...yo creo que esas cosas, sonará anticuado, sonará abuelita, sonará lo que querai pero esas cosas debieran enseñarlas en los colegios, debieran enseñarlo, sí, sí

Y por ejemplo, en estas charlas que se hacen clase a clase y todo, como el tema que sale de la ciudadanía, de promover una ciudadanía más activa, más participativa ¿eso a ti te llegó, te hizo sentido?

Sí, sí, porque en el fondo igual es increíble, en esta misma página de Ruta Cleta por ejemplo, tú vas conversando con otras personas y es un mundo nuevo o sea, vas en la calle, vas en bici y viene alguien más y por lo general alguien te saluda. Tú vai en un auto, y aparte de echarte un par de garabatos pa que te apures o un peatón porque cruzó mal, pero es distinto, es realmente distinto cuando vai en la bici, o sea una sonrisa, una mirada buena onda, una saludadita corta pero es otro el ambiente, es distinto, es un mundo nuevo o sea es realmente distinto

¿Y te fijas más también en el entorno?

Disfrutas más el entorno, disfrutas más la ciudad. Hay cosas que he visto en bicicleta que he pasado mil veces caminando y no me había dado cuenta

¿Y en bicicleta sí?

Sí, a pesar de que tengo que ir mucho más atenta porque tengo que ir mirando todo, y he visto cosas que caminando no me he percatado, y he disfrutado más, y es como oye qué raro esto, o sea cómo caminando me fijo menos siendo que tengo los sentidos mucho más dispuestos porque es menos el cuidado entre comillas que tengo que tener que cuando voy en la bici, son cosas raras pero son cosas que uno se va dando cuenta a la medida que uno va andando

¿Y el hecho de usar la bici afuera, cuando llegas al parque qué sé yo, sientes ahora que el espacio es tuyo, que tienes como el derecho también de usarlo?

Sí, y trato de ser bastante responsable en ese sentido, o sea a pesar de que me cuesta, que voy medio chueca, que me cuesta ir como a mí me gustaría ir derechita por un solo lado porque chuta hay una piedrita y yo parto lejos, pero veo también otros que también son muy imprudentes, o sea yo me levantaba domingo pa juntarme con esta otra chica y yo veía que no venía nadie, yo iba tranquilita y de repente me pasaban dos o tres que yo no sé de dónde salieron pero ni siquiera te tocaban la bocinita oye, voy a pasar o un gritito así como cuidado, chuta y pa mí que estoy aprendiendo es complicado porque me hacían perder el equilibrio, me desestabilizaban y yo paraba po, paraba podía haber frenado brusco y a lo mejor venía alguien detrás de mí que sí venía con cuidado, pero yo ya estaba asustada entonces pa mí la opción era parar entonces yo creo que también nos falta educación pa los compañeros que ya saben andar, que ellos tienen destrezas pero que no respetan al que va al lado

Y este discurso feminista que tiene la escuela, porque igual es súper feminista Macleta, ¿Te identificaste con eso o te dio lo mismo?

Yo la verdad no las sentí tan feministas de que ah, el mundo es de mujeres y no sé qué sino que más lo tomé por el lado que se prestaban a ayudar a mujeres que, como en mi caso, podemos ser más vergonzosas cuando hay hombres, que nos cuesta más desenvolvernos cuando es un ambiente mixto, lo vi más como por ese lado que por un lado así como mujeres empoderadas y adueñándose del mundo y no sé qué, a pesar de que me sentí empoderada, que sentí cosas y todo eso otro, pero no las vi así como en mala, como pero así como he escuchado a otras como no, saquemos a los hombres y no sé qué y seamos sólo mujeres. No, no sentí eso, no lo sentí como feminista tan en sí sino que más un apoyo a mujeres así como acogedoras...

Claro, sí po igual eso es parte del feminismo porque igual hay gente tiende a tener esta idea de que el feminismo es como saquemos a los hombres del mundo, y en el fondo lo que hace el feminismo es un poco como apelar a la equidad de género, o sea de que hombres y mujeres tengamos las mismas oportunidades y los mismos deberes y derechos

De hecho yo escuché a las chicas que no estaban cerradas de que si algún día un hombre se quería sumar a la clase, entonces me pareció súper bien. Claro, yo creo que sería súper incómodo pal resto de las chicas a lo mejor que llegara un hombre, o incómodo para el que llegue a un grupo de mujeres, o sea yo creo que tendría que ser muy valiente también, o sea si lo vemos por los dos lados es complicado

Probablemente no llegue un hombre...

Claro, probablemente no va a llegar porque ver un grupo de mujeres es como raro, pero no o sea si tienen su lado feminista lo veo muy positivo la forma en la que lo tienen encauzado o sea, no es este feminismo como autoritario, como hacemos todo solas y no necesitamos a nadie

Te gustó como lo que ellas mostraban...

Sí, sí, porque no lo encontré exagerado, lo encontré bien, lo encontré adecuado

¿Y tú en general con el feminismo y todo te sientes identificada o como que no te mueve?

Eh...en realidad me siento...o sea, estamos en un lado del mundo muy machista, las mujeres somos machistas también, no tengo hijos pero se educan niños machistas y niñas machistas...el feminismo que promovemos es hasta por ahí nomás, es hasta que te casai y tenís que lavar los platos, hasta que te casai y tenís que planchar o llevar a los niños al colegio, como que hasta ahí nomás dura el feminismo. Yo, siempre me ha tocado insertarme en mundo de hombres porque en informática generalmente es un mundo de hombres, y me ha costado hacerme espacio, en varios trabajos yo escuchaba, tenía no sé 16 compañeros hombres y éramos 2 mujeres, y escuchábamos conversaciones o sea, wow! Disimulábamos con los audífonos pero escuchábamos todo y era como qué basura pueden llegar a hablar! O sea, cómo nos pueden tratar tan mal?! Y en el fondo prefería escuchar porque quería saber, conocer este mundo y no ser aislada por ser mujer. De hecho, llegar a entrevistas y ser confrontacional en realidad con el que te está entrevistando porque te está preguntando si has pensado en ser mamá, o sea ¿por qué mi capacidad, mi conocimiento, lo que yo sé, se puede ver mermado por mi posibilidad de ser mamá? No debiera influir

Claro, porque a los hombres no les preguntan ¿y usted, quiere ser papá?

Nunca les preguntan, ni siquiera les preguntan si tienen hijos. A ti te preguntan si tienes hijos, si estai pololeando, si te pensai casar, porque eso ya es una cosa que lleva a la otra, ya con que tengai pololo es como chuta, ésta porque está en edad, porque chuta ya más o menos, que el reloj biológico que no sé qué. Es súper injusto, pero es un país así, es un mundo así y chuta, estamos acá y en el fondo uno como entre comillas se adapta, trata de que en el fondo la cosa no sea tan fuerte pero es así nomás po, es así, y mientras uno tenga más seguridad de poder decirle al que te está entrevistando oye, eso no es un tema relevante aunque perdai a lo mejor la oportunidad de quedar en la pega pero hay que atreverse a responder lo corresponde porque no viene al caso si querís ser mamá o no

Y pasando a otro tema, la bicicleta está muy asociada al cuidado del medioambiente, que es súper ecológica y todo, ¿Tú tienes esta preocupación?

Bueno, por un lado yo soy vegetariana, soy vegetariana. No tengo auto porque en realidad no justifico el tener un auto, me gustaría sí en casos muy puntuales como por ejemplo, a esta enana no la puedo llevar en el metro, en la micro, es complicado, pero no justifico tener un auto pa eso, pa sacarla...eh, el metro está demasiado saturado, las micros si es que te paran bien, o sea yo feliz saldría en bicicleta a moverme o sea, una por un tema de salud, mejorai pero un montón lo que es resistencia, a lo mejor no vai a quedar como Barbie no, pero mejora tu salud, mejora tu ánimo es increíble. Yo estos días que salía con esta otra chica llegaba, y en vez de no sé po, haberme tirado a la cama porque venía cansada, porque venía acalorada, llegaba y me ponía a hacer aseo, lavaba la loza, me ponía a lavar la ropa, me daba veinte vueltas más y después así como que ahora sí estoy cansada, pero llegaba súper prendida así como súper eufórica, llegaba a hacer cosas y era así como ya no sé, salgamos, aquí, allá, hagamos otra cosa

Activada...

Súper activada, venía así como revolucionada al máximo, cosa que en la semana o en un día normal no me pasa, pero ya llegaba con otro ánimo al lunes porque como que me duraba un poquito más este efecto y ya no llegaba ay, es lunes, sí, claro, como todo mortal obviamente reclamo un lunes en la mañana pero el ánimo era distinto, la disposición es distinta, como que lo de las endorfinas es verdad, sí, es verdad y es increíble o sea, mis súper paseos no eran horas, no pedaleaba wow, tanto ni kilómetros ni no sé qué ni los medía pero ya era un cambio, era salir, era disfrutar un parque que está cerca, conversar con otra chica que a lo mejor no tenemos mucho en común pero nos íbamos conociendo, conversábamos, nos llevábamos una colación, dejábamos la bici, comadreábamos un ratito, comíamos frutita, nos dábamos unas vueltas y no sé qué, y de vuelta, a lo mejor no es gran cosa pero tenía un cambio significativo en el resto de los días que venían

Había un impacto...

Sí, sí, se nota

Oye ¿y tú durante la escuela hiciste más amigas, seguiste en contacto?

Eh...teníamos como un grupito sí, conversábamos con algunas, no amigas íntimas que te visiten y no sé qué, no, pero sí unas 4 o 5, de hecho tenemos un grupito en whatsapp y de repente cruzamos palabras, nos saludamos, y al principio era como oye y ya te compraste la bici? Has salido a andar? Algunas en facebook, y era como oye yo estoy practicando, cuándo vai a ir al curso de nuevo, ninguna amistad así como wow, importante, pero sí, buena onda con las chicas, bien

¿Y no se juntaron más como a salir a pedalear?

Como te comentaba con una, con una nos juntábamos que vive un poco más cerca y con ella salíamos los domingos al parque San Borja, pero bien

Oye, y por ejemplo después de hiciste el curso ¿alguien de tus amigos, familiares no te empezaron a preguntar cosas, así como oye Caro qué bicicleta me compro? Porque igual en el curso dan esos tips...

Dan esos tips, no, la verdad es que no. Lo que sí mi hermano a pesar de que sabía andar y tiene una bicicleta así monstruosa con unos resortes y unas cosas raras y parece una nave espacial, no la usaba, estaba llena de tierra, las ruedas pinchadas, estaba mal la bicicleta, una bicicleta no sé si será cara pero pa mí se ve totalmente avanzada, según lo que aprendí se ve totalmente avanzada porque tiene cosas que yo no he visto y tiene muchos cambios, y cosas y wow, entonces llegué un día a la casa, le tomo la bicicleta, la sacudí un poco, me subí, porque él se quejaba de que le dolían mucho las piernas, entonces me subo a la bicicleta, mi hermano es un pescado gigante o sea ya me pasó, parezco llavero, y le digo pero este sillín está muy bajo po patudo, por eso te duelen las rodillas! Mira, súbele el sillín y no sé qué y la empezamos a ajustar...empezamos a ajustar la bicicleta y ahora va al colegio, va al preuniversitario, va pa todos lados en bicicleta. La agarró no sé, unos dos meses después que yo terminé el curso, después de que ya la ajustamos, le echamos un poquito de aceite no sé qué, la llevé a la mantención pa arreglar las ruedas y ahora no se baja po

O sea que de alguna forma fuiste como un motivador...

Claro, fue algo que lo impulsó. No sé si porque quiere competir conmigo y dárselas de que él sí anda en bicicleta y yo no, pero bueno el objetivo se cumplió, ya está

andando en bicicleta y bien, bien, o sea ha bajado un montón de peso porque los hombres tienen un metabolismo envidiable, envidiable, se ve más alto, ha bajado un montón, está guapísimo y yo oye, ya no, ya para, anda a comer! (risas), como ya oye córtala, pero bien, y eso que va al colegio en bicicleta, al preuniversitario, va pa todos lados y claro, él no ha tenido el temor de uno que chuta, pasó tanto tiempo sin andar en la bici y él llega, se sube, se baja a la calle y no sé qué y parte soplado. Pero lo está haciendo a pesar de que no lo hacía, de hecho más usaban la bicicleta los amigos que él, porque llegaba un amigo y le decía préstame la bici, y ya no veía más la bici como en un par de meses y es como oye anda a buscar tu bicicleta, ah verdad. Pero ahora él usa su bicicleta po, y la lleva a mantenciones, que se le pincha, está preocupado, la mantiene más, me pareció buenísimo

¿Y él ha sido la única persona que se ha interesado por la bicicleta después de que hiciste el curso?

Eh, sí es que en realidad mis amigos...

Ya la usaban...

Sí, tengo otro que en realidad él se mueve pa todos lados en su bicicleta, ellos tienen su...

Oye y respecto a la educación vial que da la bici, el señalar y todo, ¿eso tú se los has compartido? De hecho el mismo manual que nos entregaron...

Sí, de hecho sí, se lo he enviado a varias personas así como sabís qué, revísate esto porque en realidad es importante de qué lado tenís que ir de la calle, a lo mejor no voy a conseguir que señalicen pero si todos nos vamos poniendo de acuerdo por qué lado de la calle tenís que ir, de realmente usar tu casco, de usar las luces, yo paso pendiente de si veo a alguien no lleva luces y es de noche, yo no lo vería, si yo manejara yo no lo vería o si yo fuera peatón y se le ocurre subir a la calle yo no lo veo. Y otro, he visto ciclistas hablando por teléfono, que lo encuentro así como ¡¿Qué?!

O con los audífonos...

O sea yo no puedo señalar porque pierdo el equilibrio y van hablando por teléfono! O sea es como por qué arriesgan su vida de esa forma, porque más que lo encuentre...o sea, por un lado es una imprudencia porque no van pendientes de lo que van haciendo y por otro lado arriesgan su vida porque si viene un automovilista menos pendiente que ellos, el que va a perder más es el ciclista no el del auto. Entonces yo creo que es importante, y mientras más difusión haya es vital o sea, y además soy animalista, difundo todo lo que pueda enseñar, tanto el cuidado de los animales, que tenís que andar bien en la bicicleta, que por lo menos te preocupís de tener tu casco, que los frenos revisarlos, que esté todo más o menos en regla o sea cuidate, en el fondo cuidate y cuidemos al que va al lado

Claro, ¿tú participas de alguna organización social, comunitaria...?

Yo soy bien florero de centro de mesa la verdad, yo por lo menos estoy inscrita en la junta de vecinos, participo dentro de la junta de vecinos hay un grupo que hacen zumba, voy martes y jueves voy a zumba, soy voluntaria en un grupo animalista que se llama RIMA que hacen operativos de esterilización, entonces una vez al mes a mí me llaman para el voluntariado dentro de la comuna de Santiago, entonces participo

de los operativos de esterilización, voy a clases de...igual me junto con mis compañeros, soy bien pintamonos, de chica igual estaba en el centro de alumnas, estaba en un taller como social de jóvenes, siempre me ha gustado estar en algo

Siempre participaste...

Sí, sí. Siempre participo, quizá no tan activamente en la junta de vecinos pero siempre estoy al tanto de los operativos de vacunación, los de esterilización, igual cuando no me toca turno igual aviso y llevo animalitos y estoy siempre metida en algo, sí

Oye, ¿y después del paso por la escuela no te dieron ganas de seguir participando como de otras cosas, por ejemplo en la misma organización?

De hecho sí, de hecho cuando fue la graduación y comentaron que uno podía participar y todo el tema dije sí, a mí me gustaría ser monitora, a mí me gustaría participar en esto, de hecho lo he pensado pero este año no podía porque ya tenía otras cosas en mente, tenía otros planes pero sí, me gustaría el día de mañana integrarme con las chicas, participar

Te motivó la causa...

Sí, y a lo mejor expandirla, no que sea sólo dentro de Ñuñoa, Santiago porque leí de casualidad a un chico que necesitaba enseñarle a alguien en Rancagua, claro no me voy a pegar yo el pique a Rancagua pero sí puede venir gente a aprender la metodología y expandir esto, si en regiones también se necesita o en otras comunas, Maipú. Gente de Maipú no va a llegar acá, no van a llegar y también se necesita. Yo soy super motivada, yo soy super así como ya, hágamoslo no sé qué, a lo mejor después me cambio a otra cosa pero sí, me gustaría aprender y enseñar y transmitir esto de que se puede, o sea de que no importa la edad, de que no importa que seai adulto, que no te van a mirar feo, que están ahí pa apoyar así bueno

Oye ¿y alguna cosa que quieras aportar, una anécdota, algo más que te pasó en la escuela y que te parezca como interesante mencionar?

Eh...Bueno, hubo así como la oveja negra del grupo, tampoco era todo perfecto, estaba la oveja negra del grupo, una señora mañosa, mañosa, mañosa, era como oye, no te acerques a mí porque me vas a botar. Oye, si yo pudiera tener el equilibrio que yo quisiera no me acercaría, o sea estamos aprendiendo no me inclinaba hacia el lado de ella porque yo quisiera y era como...y hasta que llegó el minuto en que me dijo que yo era muy pesada y había otro grupo y todas me miraron así como ¿tú? Ella era! Por lo menos la opinión no era sólo mía de que ella era muy mañosa, y llegó el día de la graduación y más encima la premiaron y todo, y todas ¡¿Qué?! Era así como ¡¿Qué?! Increíble, ella hizo de nuevo el otro curso...ella fue la única de hecho que no aprendió del grupo, sí, porque del grupo fue la única que no aprendió, no aprendió de mañosa porque no fue otra la razón, fue porque ella quería toda la atención posible, de hecho vi las fotos del curso siguiente y dije ¡¿qué hace ahí esa señora?! Dije pobres niñas, van a tener que aguantarla de nuevo (risas), no, qué atroz, pero no, era terrible la señora, de hecho nos sacó muchas risas peleando con ella porque era muy pesada, porfiadísima...igual uno tiene que ver que a medida que pasa el tiempo una se pone más mañosa pero ella era demasiado, era demasiado (risas), hay que pensar que habían días en que no siempre uno anda de buen ánimo ni ganas de que se te crucen y te digan cosas y es como que le respondíai nomás po, pero no, fuera de eso era...

Lo pasaste bien...

No, lo pasé super bien, lo pasé increíble. Vi a las chicas, ver que oye hay una abogada, o sea y se levanta tan temprano como nosotras y las chicas cada una con sus profesiones en distintas cosas, y uno si se motiva la hace, y a lo mejor no estai tan motivada pero chuta vai viendo avances po, y te vai motivando aunque sea de a poco, vai viendo logros...y llegai po!

¿Te sirvió aprender en grupo...en este grupo de mujeres?

Sí, yo creo que sola no hubiese estado tan motivada, sola es complicado, es super difícil, aunque alguien te quisiera enseñar, aunque alguien le pagara porque a lo mejor sería como no chuta, cambiémoslo pa la otra semana, no chuta, cambiemos la hora. Pero acá si no llegabai perdíai tu clase porque acá era tu responsabilidad llegar, tú te metiste en esto, tú tenís que hacerlo...sí po, si te metiste sola ya tenís que hacerlo nomás po ya no es como tan a la carta, porque no sé po por ejemplo si había alguna monitora que a lo mejor no te caía bien o que prefirierai estar con otra no las podíai cambiar, era la que te tocaba ese domingo y era nomás po

¿Te iban rotando monitoras?

Sí, sí, en el Aprende a pedalear van rotando monitoras cada clase, y a veces aunque te designaran a alguna igual te apoyaba otra, te sugería cosas o te daba algún tip, algún datito, alguna cosa. Lo que más risa me daba era que me decía no, si las bicicletas de paseo son las más difíciles y yo así como que me acomodaba tanto, cómo va a ser difícil si esto es cómodo les decía yo. La mayoría aprendió en mountain bike y les costó en las de paseo, se subieron a las de paseo y realmente les costó, yo he probado en mountain bike y puedo andar, puedo andar pero no me acomoda porque uno va muy agachada y me duele la espalda y los achaques ya de viejuja es distinto pero puedo, pero al revés les costó mucho, qué raro...pa variar bicho raro po, tenía que ser la cosa más complicada eso sí, si es fácil no (risas), hágamoslo más difícil todavía (risas)

Oye y el que hayan sido tantas ¿te costó, fue difícil como pal aprendizaje o no?

La verdad es que yo no había averiguado más o menos de cuánto era el promedio del curso, no me había fijado en eso. De hecho lo noté hace poco, hace poco miré y de los históricos del curso eran como 15-20, fuimos el grupo más grande y de hecho el curso que vino también fue poquito, impresionante la verdad, no sé si habrá sido la época del año, la difusión justa de haber pasado por el 13C porque yo escuché que varias lo habían visto, no sé si fue eso, si fue...no sé, la verdad qué fue? No sé, pero no, la verdad es que el número...después la pensé y dije claro, si somos tan poquitas hay muchas bicicletas disponibles y más atención de las monitoras...

Y más espacio también, porque igual es reducido lo que dejan pa la escuela

Sí, porque a la larga ni siquiera son dos cuadas...es como una cuadra larga y tantas en fila, y no puedo doblar, que oye ápurate, que si alguna paró es como oye, estai haciendo taco, no dejai pasar, si me voy pal lado chocai con otra, pero al menos cuando estuvimos yo vi que el grupo tenía muy buena disposición en sí, el ambiente era bastante bueno, era muy colaborativo, no era como oye, córrete no sé qué! Así como ápurate. Era como oye, estai bien? Necesitai algo? Ponte a la sombrita...había mucho cuidado entre nosotras mismas, era no sé si cariño porque en realidad personas

que se conocen tan poco es complicado que haya algún tipo de afecto pero sí había una

Solidaridad...

Sí, era muy solidario el ambiente, era muy preocupado, de hartito cuidado, no, fue rico, fue rico. Fue cálido, era cálido

Sí, es que yo creo que es distinto aprender con un grupo de mujeres que están en la misma y hecho por mujeres a no sé, a que te enseñe...o sea, si hubiese sido una instancia mixta yo creo que no hubiese sido lo mismo...

No, yo creo que no. Porque por lo general los hombres como que se ponen a hacer cosas...son floreros, son hombres, entonces les que por correr, que por saltar, que hacer piruetas, que no sé qué y subirse y se hubieran puesto a hacer tonteras que a la larga a una la habrían desmotivado, creo yo, creo yo...

Puede ser...son más competitivos igual

Son más competitivos, pasan por arriba tuyo y atropellan al que sea, y hubiesen seguido de largo y se hubiesen ido más lejos o no sé, en general los hombres son como más desordenados, como que les cuesta como...sobre todo si está liderado por mujeres. A lo mejor si hubiese sido liderado por hombres me habría dado vergüenza, o me hubiera acomplejado, o me hubieran dicho cualquier cosa y hubiese sido como ah no, ya no voy más (risas), así como no, ya no quiero ir...porque por lo menos yo soy super vergonzosa, a pesar de que trabajo con muchos hombres, de que estoy en un entorno en el que hay muchos hombres igual uno es vergonzosa, sobre todo en una actividad en la que te podís caer, en que vai a andar no sé po...de hecho yo me caí, me caí...nadie cachó que me caí pero si me hubieran visto me hubiera muerto de vergüenza o sea habían un par de chicas cerca de mí y se preocuparon y me dijeron oye, estai bien y no sé qué...aparte del rasmillón en la mano y no sé qué, pero fuera de eso nada, pero sí, si hubiese sido con hombres yo creo que no hubiera vuelto más y trágame tierra...claro porque cuando tú ves que no se están riendo, ves que no hay burla y que hay una preocupación, no una burla entonces tú dices no, estoy bien, sigamos o sea ya, démosle no importa, si no pasó nada, no pasó nada. Pero si hubiese una burla, si hubiera una risa yo creo que uno acude más al ohh, me lesioné, no sé qué, me muero, se me salen las tripas, no sé qué y no vengo más, no vengo más pero cuando tú ves que es distinto el ánimo, distinta...oye veamos, primero tú y después oye, la bici está bien, no le pasó nada? Ya, sigamos, está todo bien...entonces es distinto, es distinto. Sí, o sea yo encontré a Macleta y fue como wow! Esto no lo puedo creer, y a los que les llevo a comentar es como oye aprendí a andar en bicicleta! Les he contado a un montón de amigos, incluso con los que no hablaba hace tiempo, aprendí a andar en bici, incluso les mandaba fotos del curso así como ya de las últimas clases y era como mira, mira, yo estaba en la bici! Bien, o sea...

¿Las publicabas en facebook?

Sí, publicaba las fotos y era como oye, aprendí, incluso publiqué mi diploma y me dijeron ¿tenís un diploma? Sí, tengo un diploma. ¿Por aprender a andar en bici? Sí, por aprender a andar en bici, y les decía es que no sólo aprendí a andar en bici, les digo, aprendí cosas que no tenía idea, que hay que señalar, todas las cosas que tiene que tener la bicicleta, las normas, las partes legales, que si yo atropello a un peatón oye, me puedo ir detenida igual que si lo atrpellara con un auto! O sea, es tan o más complicado, sigo siendo responsable de un vehículo, soy un vehículo...tengo derecho

a estar en la calle! Es un tengo derecho a estar en la calle porque pa mí antes de esto era como ¿y por qué el ciclista no puede ir por la vereda? O sea, pero como peatón me molestaba el ciclista en la vereda po pero y sino, ¿dónde va a ir si en la calle no se puede po? Pero ahora yo sé que hay derecho a estar en la calle

Que no hay que pedir permiso...

Que tengo tanto derecho como un vehículo, y he visto ciclistas que van detrás de un auto, en la misma calzada, misma velocidad y yo digo wow! O sea, y viene otro auto detrás, y digo eso es empoderamiento, eso es adueñarse de tu espacio pero corres tanto peligro porque no sabes qué tipo de conductor viene detrás de ti, si te va a atropellar, si va a acelerar, si va a querer adelantar. Lo que sí me ha pasado por ejemplo, iba con una chica, manejando con una vecina, ella iba manejando...iba un ciclista, un caballero y la tontorrón no halla nada mejor que empezar a cortarle el paso pa que se moviera, le digo ¡¿Qué estás haciendo?! Y dice no, es que la pista...yo le digo tienes la calle desocupada, cámbiate a la otra pista y adelántalo, simple. O sea, era un caballero, caballero, caballero po, sesenta y tantos, no había necesidad...y me dice ay pero qué te pasa si es la calle, y le digo sí pero él tiene tanto derecho como tú a andar en la calle. O sea, probablemente esta chica lo sigue haciendo pero por lo menos en esa oportunidad no lo hizo, pero falta mucha educación o sea si van intencionalmente a cortarle el espacio que tiene el ciclista es como por qué? Porque espacio hoy, dijéramos pucha era una calle angosta, que no sé qué, que pucha que no me dejaba pasar, era una calle de dos pistas, no venía nada más, no había taco, no habían más autos ni el semáforo, no había un hoyo, no había nada o sea fue de mala, fue de mala! No había necesidad de hacer eso...

¿Y en qué te mueves tú por la ciudad?

Por lo general en metro, sí, porque a pesar de todo sigue siendo más rápido, porque igual evaluó el tema de las bicicletas. Pucha yo trabajo y estudio. Venirte a las 11 de la noche en bicicleta, una mujer sola, que la mochila, los libros, cuadernos, que no sé qué y la pienso y yo digo es peligroso po!

Sí, pa una mujer sí...lamentablemente es así...

Te ven sola, semáforo y sonaste po, o te roban las cosas, te roban la bicicleta y qué sé yo qué te pueden hacer, o sea y sin contar el tema este por ejemplo del acoso, o sea a mí no me habría ocurrido por la mente un automovilista sacando la mano y te pegue un agarrón, como, qué pasa?

¿Eso fue lo que dijeron las chicas en la charla?

Pasa, yo lo he visto, pasa! Pasa y yo así como...claro, la chica era guapísima, andaba con una falda, no era una falda corta, no era una mini, no era un short, era falda larguita más abajo de la rodilla pero andaba con una falda en bicicleta y el tipo le tira la mano...helada, la chica paró, se corrió a la vereda, le gritó un par de cosas pero oye, qué pasa? Imagínate el peligro si esa chica anda sola, de noche, con sus cosas o sea tenís que andar a la luz del día sino ya sonaste. Y si saliste de noche y querís carrear, dónde dejai la bici? De hecho anoche, o el jueves, es probable que el jueves haya sido, por acá cerca hay un local que se llama Las Pipas, venden terremotos, es como un local...es como una picada y sale una chica mareadita, entre sujetando la bici, entre poniéndose el casco, yo lo único que dije fue por favor, que esta chica llegue sana y salva a su casa...o sea, si es peligroso manejar un vehículo es peligroso andar...o sea, ahora pal 18 la mayoría que murieron era peatones ebrios por cruzar

mal, y fíjate esta chica arriba de una bicicleta. O sea, si te dicen si vai a manejar no tomís, es en cualquier vehículo, ya sean patines, sea un skate, sea una bicicleta, un vehículo, una camioneta, lo que sea, es peligroso porque no vas con todos tus sentidos, o sea imagínate una bicicleta que es un vehículo débil, es súper frágil...o sea, si vai copeteado tampoco veís bien, no reaccionai bien, no alcanzai a manejar los frenos bien porque vai desfasado en tus reacciones po! Y me impactó, y la verdad me preocupó o sea yo dije qué peligroso, y dije pucha ojalá que esta chica pueda llegar...

Entrevista Alumna 2, 59 años

Lo primero es que me digas tu edad, a qué te dedicas para que quede en el registro, y a qué escuela Bici Mujer participaste

Bueno, yo, mi edad 59 años, ya, y participé con 59 años, soy terapeuta holística, programadora neurolingüística y además coaching en neurolingüística ya, me dedico a eso, hago terapia, hago talleres de crecimiento personal en diferentes áreas en realidad porque terapeuta holística es como grandote... ¿y cuál escuela pertenecí? Es que no me acuerdo qué número de escuela es pero fue la de abril y mayo

¿Solamente a una, cierto?

No, a dos.

Ah, participaste en dos, ese es dato importante

Sí, me fui primero a ésta, a ésta que te acabo de mostrar el certificado, parece que era la primera del año porque como que iba a haber en marzo y después no hubo y después partimos en abril, ¿no es cierto? Sí, a principios de abril de este año 2014 y después a la siguiente que hicieron

¿Partiste con el Aprende a pedalear?

Sí, el Aprende a pedalear

¿Y después?

Después de alguna manera yo quería repetirme el Aprende a pedalear, pero ellas me tiraron al Bájate de la vereda pero no fue muy exitoso mi Bájate de la vereda. O sea, avancé ene pero no fui exitosa en el Bájate de la vereda, o sea no fue muy bueno, digamos, como que me la tengo que repetir de nuevo, pero yo la encontré súper entretenida

¿Pero es la consecutiva, cierto? La que vino después...

Claro, la consecutiva, exactamente la siguiente porque las dos fueron acá en Ñuñoa, como era tan cerquita, acuérdate que era aquí en Irarrázaval me quedaba a cuatro cuadras caminando, entonces ahora ellas van a hacer una en noviembre que también me hubiese encantado participar

En octubre

¿En octubre? Ya, pero la van a hacer allá en el centro y pa mí no, entonces lo más probable es que el próximo año, lo más probable es que yo me haga otra en Aprende a pedalear, pa ver si sigo avanzando un poquito porque igual a los 59 años es bien distinto a los veintitantos

¿Cuáles fueron tus motivaciones iniciales por las que entraste a la primera escuela?

Lo que pasa es que a ver, tú tenis que ubicarte de que yo tengo 59 años, entonces el andar en bicicleta pa mí era un tema pendiente de mi vida, de repente en conversaciones no sé qué, no, yo no he andado en bicicleta...entonces era pero cómo no has andado en bicicleta, todo el mundo anda en bicicleta, cómo no vas a andar en bicicleta. Entonces, era un tema pendiente en mi vida, de verdad que era algo que hace tiempo quería lograrlo, de hecho tuve como dos intentos como a los veinte y algo y no fue bueno, no me acuerdo ni siquiera fíjate si esa bicicleta fue mía o no fue mía pero sí sé que me caí cuando lo intenté, una amiga me estaba enseñando, y me caí, bueno, me acuerdo que fue más o menos fuerte la caída porque tuve que dejar de ir a trabajar, y de ahí lo dejé, la dejé, nunca más, nunca más fue digamos. Luego, en mi segundo matrimonio, mi marido me regaló, en mi segundo matrimonio, de mi segundo marido, una bicicleta para navidad pero una pistera que tú comprenderás que es harto más difícil, mira, creo que pedaleé algo, no recuerdo bien, creo que pedaleé algo, igual me asustaba, igual me daba vergüenza porque igual ya tenía como treinta y pico de años, entonces igual me daba como lata, como vergüenza, cachai? Me echaban tallas, que ponle rueditas y qué sé yo, no me preguntes porque no me acuerdo y no voy a hacer esfuerzo por acordarme no sé lo que pasó con la bicicleta y no sé lo que pasó conmigo, digamos, pero dejé la bicicleta...

Oye y de chica por ejemplo, ¿nunca te enseñaron tus papás?

Eh, no, no tuve bicicleta cuando chica, nosotros vivíamos en el campo, por ejemplo a los 5 años yo montaba a caballo pero no tenía bicicleta. La única bicicleta que había en la casa era la de mi papá que eran esas bicicletas antiguas de hombre, con el fierro ahí y además era antigua po, y además era el campo po, en el campo tú comprenderás que no está pavimentado, o sea por un lado el porrazo duele menos pero por otro lado es difícil aprender, entonces nunca fue, mi papá no insistió en enseñarme, yo no insistí en aprender, además yo andaba a caballo

¿Y tú tienes más hermanos?

No, soy hija única, mujer hija única, claro, entonces es bien distinto...y como que nadie, y como que no fue nomás, nunca me compraron, nunca me regalaron, nunca tuve pero no sé si el hecho de no tener es el hecho de que no aprendí, porque yo conozco niños que no tienen bicicleta porque son muy pobres y aprenden en la del amigo, ¿me entiendes? No es que sea pobrecita yo, nunca tuve bicicleta y por eso no aprendí, no lo veo tan así fíjate, no sé si te sirve pa tu tesis pero no lo veo tan así porque si yo hubiese tenido realmente el instinto de aprender habría otra bicicleta, de un amigo, de cualquier persona, ¿me entiendes? Ahora, puede que haya sido un poquito sobreprotegida como hija única, no recuerdo que mi mamá me haya dicho oye mi amor te puede pasar algo, no. Sí fui muy, muy, muy regalona...

Te cuidaban harto...

E: Muchísimo, muy regalona, me cuidaban harto, y muy amada también pero mi mamá escorpiona bastante protectora ella, las mamás escorpionas son protectoras, yo soy astrologa también, entre varias cosas. Cuando digo terapeuta holística también meto todo ahí...bueno, la cuestión es que no fue eso, después vinieron hartas cosas yo te digo, de grande, veinte y algo, y después treinta y algo, y ahí quedó como

pendiente, entonces no sé si ya respondí tu pregunta o sigo contándote cómo llegué ahí nomás

Sí, o sea, quizá por qué te inscribiste a la segunda escuela...

Sí, lo que pasa es que yo llegué a la primera, en el fondo era algo pendiente que yo tenía pero podría no haberme enterado nunca de esta cosa de Bici Mujer...

Eso, ¿cómo te enteraste?

Claro, entonces resulta que yo hago talleres de crecimiento personal y esta chica que hace tiempo se atiende conmigo, yo hace tiempo le hago terapia a ella y hace mis talleres y cosas, la Luz, y ella hace mis talleres. Yo hago mis talleres en enero de este año que se llama creando tu 2014, en este caso 2014, yo lo hago todos los años en enero, entonces la gente hace un mapa del tesoro, las chicas, porque son muy mujeres pero también me llegan hombres y al medio ponemos una foto de nosotras, ya, una foto que nos guste mucho, mucho, mucho en donde nos sintamos exitosas, fantásticas, regias, etc., y alrededor de esa foto vamos poniendo las cosas que queremos para el año, esto es con meditación, con bailes, etc. Entonces ella me dice Mukti, ¿sabes qué? Voy a poner una foto porque me encanta, mira, y era una foto donde andaba en bicicleta, yo le digo qué bonita, porque se veía bonita, y me dijo sí, porque aprendí a andar en bicicleta y yo no sabía andar en bicicleta entonces pa mí fue muy importante porque fue un tremendo logro para mí andar en bicicleta, entonces para mí esa foto es muy importante. Y yo le dije pero por supuesto, eso es lo que necesitamos porque es creando tu futuro, o sea tú puedes lograr en tu vida lo que quieras, ¿entiendes? Entonces ese es más o menos el tenor del taller, lo encuentro genial dije yo, entonces por supuesto también me entró la curiosidad entonces yo le dije cómo aprendiste a andar en bicicleta. No, me dijo, es que encontré una página web qué sé yo, que se llama Macleta.cl y hay una cosa que se llama Bici Mujer y me inscribí y aprendí a andar en bicicleta, entonces yo le dije no te puedo creer, así que tenis que darme el dato etc., etc. Entonces ella me dio el dato, esto en enero, me metí a la página, vi cuándo empezaban, empezaban en marzo según ellas y mandé la cosita pa inscribirme qué sé yo, y encontré que era, bueno, yo con mi cosa medio esotérica sentí que era el cosmos enviado para mí porque era como mi oportunidad de andar en bicicleta, ¿me entendis? Sin sentir la vergüenza, sin que sea una amiga a la que le de lata, ¿me entendis? Porque mis nietos, yo tengo nietos ahora, tengo dos nietos entonces están en la etapa de aprender a andar en bicicleta y yo no iba a saber a andar en bicicleta pa ayudarlos o pa andar con ellos, así que no, fue como eso y así supe de ellas digamos, y me inscribí, y no era caro tampoco, encontré que era bastante accesible, tú viste que no era caro, o sea de verdad que lo encuentro...y me inscribí, y me encantó. O sea, de verdad a las chicas las encuentro porque son todas chicas jóvenes, choras, jugadas, me entendis, me gusta mucho el ambiente que ellas crean y cómo ellas lo crean y encontré que era la oportunidad pa mí po, y eso fue...

¿Y cuál fue el aporte que te dejó la escuela por ejemplo en la parte práctica, digamos, en el andar en bicicleta? Porque me imagino que lo lograste...

Sí, lo logré, medianamente, no tan bien pero lo logré. De hecho el primer curso que yo hice, lo hice con bicicleta prestada de ellos, no lo hice con bicicleta mía porque no tenía y al segundo curso fui la primera clase sin bicicleta y después me compré ésta que ahí en el balcón, me compré la bicicleta, una muy buena bicicleta, entonces ahí recién tuve bicicleta, yo antes no tuve, este curso terminó hace poco, ¿o no? ¿en agosto terminó?

¿El segundo curso?

Sí, en agosto parece que fue, o julio. No, julio no. Sí, agosto tiene que haber sido porque el otro parte ahora en octubre porque hay como un mes o dos meses de descanso así que eso. A ver, en lo práctico, no sé todavía po...

¿No has salido así como a andar en bici?

No, solamente en la...la...cómo se llama, en la ciclovía de los domingos, por eso te digo, no sé si te sirve pa tu tesis pero así en lo práctico así como me bajé del auto y me puse a andar en bicicleta no, así como que me voy a mi trabajo en bicicleta, no, porque trabajo aquí mismo donde estás tú me siento y hago las terapias, entonces no he tenido en lo práctico nada de eso, o sea yo creo que más bien, que es lo que a mí más interesa es a terrenos internos, o sea eso fue súper importante

Sí, pasando a eso, en la parte personal, de por ejemplo superación personal...

Sí, completamente. Perder los miedos, pasar sobre mis creencias, ¿te fijas? Porque bueno, como es mi tema también el desarrollo personal, para mí el andar en bicicleta es mucho más que eso. De hecho cuando me compré la bicicleta le saqué una foto y se la mandé a una amiga y me dijo ay, qué bonita tu bicicleta pero como que no me pescó, yo le dije es que lo que pasa que pa mí es mi primera bicicleta y tengo 59, yo en diciembre cumpla 60, entonces es mi primera bicicleta además me la compré yo misma, es como un poco ser mamá mía, ¿te fijas tú? Entonces me compré mi bicicleta, haber pasado los miedos, haber logrado pedalear, que no me de vergüenza, porque a veces me voy...pedaleo un poquito aquí y después otro poquito acá, hasta que llego a la esquina de Irarrázaval, me bajo si porque me da susto pasar a llevar a alguien o cometer algo malo, cachai? Pero, y no me he largado 100% todavía pero no me da vergüenza, o sea como superación personal yo lo encuentro fantástico

¿Te daba vergüenza no saber andar en bici?

Claro, claro, me daba vergüenza que se me fuera la bici pal lado, ahora no, no me preocupa, me empoderé mucho más de mí, ¿me entiendes?

¿Y cómo lo notas? Si tuvieras que decir yo antes era así y ahora que aprendí a hacer esto me siento de este modo

Claro, no, como más capaz de lograr lo que quiero en la vida porque igual son 59 años, me carga cuando digo no, es que estoy vieja, no, no eres vieja. No, no es pa eso, es que son 59 años que tú has vivido y que has pasado cosas, entonces también me hizo sentir más joven, también y de hecho me siento más joven, cuando ando en la bicicleta me siento más joven es como eso, en general sentirme más joven, sentirme más...que mi cuerpo funciona bien, ¿me entendis? Me siento más sana también y no ay, que me dolió aquí, que me dolió allá y yo creo que eso también me va a hacer estar más joven más años, no sé si me entendis, estar como más ágil...

Claro, si tu cuerpo está sano...

Yo creo que me va a hacer mucho mejor, ¿te fijai?

¿Y con respecto a tu autoestima?

E: Eh sí, también, también. Bueno, yo no soy una persona con problemas de autoestima, a veces demasiado tengo pero sí, igual...

Sí, porque las mujeres por lo general tendemos a tener, no la autoestima baja quizá pero sí ese tema con una misma...

Claro, claro, el sentirme gordita y ahora ya no tanto, ¿te fijai? Esas cosas sí, bueno, aunque sea una persona...

¿Y la valoración como mujer?

Sí, también, también. Ahora, este es otro tema, que yo no soy muy feminista, no juego mucho pal lado feminista (risas)

Sí, eso te iba a preguntar, ¿qué te pasó con este discurso feminista de la escuela?

Sí, porque ellas tienen un discurso bastante feminista. Yo no lo tengo, yo no soy muy feminista, bueno, por la edad, por la generación mía, por mi formación, yo estuve viviendo fuera de Chile bastante tiempo, viví en India 6 años casi 7, 7 años, entonces yo tengo una visión bastante espiritual de la vida, ¿ya? Y yo siento que tenemos roles, y yo siento que entre más femenina y más mujer yo soy, el compañero que yo tenga a mi lado va a ser más masculino y más hombre, te fijas, no tengo el tema de querer competir con el hombre, no me interesa en lo absoluto, o sea, me interesa ser más mujer cada vez, ¿te fijai? No tengo ese cuento feminista en el fondo, entonces no es mucho mi estilo pero ellas sí lo tienen y me encanta, yo las respeto y me gustan como ellas son pero yo no participo en muchas cosas pero también puede ser mi edad, yo soy de otra generación

¿Pero y por ejemplo tu visión de la mujer en la sociedad, como ser social? Porque ellas abogan mucho sobre posicionar a la mujer como ciudadana en el espacio público, ¿qué opinas de ese discurso que tienen ellas?

O sea sí, yo creo que me gusta y lo he tenido que ir interiorizando, lo he tenido que ir entendiendo de alguna manera, ¿ya? Pero yo creo que como ser humano que como mujer u hombre. O sea yo creo que tenemos que tener ese espacio ciudadano en la sociedad, de ser respetado y todo lo demás pero yo lo veo más como por ser humano que por el género, pero es una cuestión mía, no quiero confundirte con eso, pero porque pienso que eso es un tema de cada uno, es un tema individual, no es culpa del chanco sino del que le da el afrecho o sea, yo creo que si yo me quiero dar a respetar me voy a hacer respetar, o sea independiente de que yo sea hombre o que sea mujer. También para mí no existe abusador si no hay abusado, entonces yo siempre les digo a las chicas si yo no me dejo ser abusada, el abusador no existe, el abusador queda cesante, ¿cachai? Porque por muy abusador que sea, si no hay abusado no hay abusador, ¿me entendis? Yo sé que es una forma medio extraña de verlo pero yo me acuerdo que el 2004 yo estuve de paso aquí en Chile y trabajé un ratito, me fui de nuevo, me pensaba quedar en Chile pero no me quedé y me fui de nuevo, y trabajé en una revista que la mujer que era directora de la revista, súper abusadora, ella era una mujer abusadora, y abusaba del diagramador de la revista, de todo el mundo, era un cabrito joven, pero de mí nunca abusó, nunca, al revés, ella como que todo me lo daba entonces pa mí fue como una clara muestra de que el abusador sabe con quién abusar, es lo mismo cuando tú vas caminando por la calle, el tipo sabe perfectamente quién es la víctima entonces es esa visión de mí, no se trata de poner más leyes para proteger a la mujer y no sé qué. Se trata de que cada mujer tome su espacio, pero no porque es mujer, porque no vale ni más ni menos que el hombre...pa mí no es un tema de género, es un tema de persona entonces a quien yo trato es a la persona que está delante de mí

Y siguiendo con el mismo hilo, ¿qué te pasó a ti cuando llegaste y viste que tus compañeras eran todas mujeres y que tus instructoras también eran mujeres?

E: Bueno, yo sabía un poco eso po, si yo fui porque era Bici Mujer...o sea me gustó. O sea, pa mí era importante que fueran mujeres, me gustó que fuera de mujeres

¿Por qué?

E: Lo que pasa es que yo he trabajado con mujeres, yo he hecho talleres de mujeres, antes de irme a India trabajaba en una cosa que se llama Encuentro de Mujeres, entonces trabajábamos puras mujeres y trabajábamos puros temas internos, la niña interna, la diosa interna, encontrando tu ángel guardián, varios temas...no tan profundos como abusos ni nada porque pa eso habría que haber tenido psiquiatra al lado digamos, pero bastante cosas de esas, la sexualidad, qué sé yo, entonces me gustan estos grupos de mujeres porque sé que se da una cosa muy linda entre medio, de hermandad digamos, sobre todo cuando no hay mucho macho entre medio, porque cuando hay macho la mujer empieza como a competir, entonces se producen celos y una serie de emociones que no son muy agradables, en cambio cuando hay puras mujeres hay una cosa como más de hermandad de mujeres entonces me gustó, me gustaron mucho las chicas a mí. Ahora, hay chicas de las instructoras que son súper fuertonas. A ver, yo no hablo de hombre o mujer, yo hablo de yin o yang, que es lo que tú tienes ahí. El yin es lo femenino y el yang es lo masculino, y ellas tienen una energía yang potente, no es que sean masculinas, yo también soy una mujer con bastante energía yang, con bastante energía masculina, ahí tengo un Shiva Linga. El yang es lo masculino, es el falo, penetra, lo yin es lo femenino, la vagina, es susceptible. La noche es yin el día es yang porque está lleno de energía, el sol es yang porque invade, la luna es yin, no tiene ni siquiera luz propia, ¿cachai? Ellas, bastantes de ellas tienen bastante energía yang, o sea si tú te fijas ellas son cototas, no son ni ni ni, así que yo las vi bastante yang a ellas, a muchas de ellas

¿Y qué hubiese pasado si te hubieran enseñado hombres a pedalear, tú crees que habría sido distinto?

...Yo creo que sí, yo creo que para mí habría sido preferible que fueran mujeres. O sea, si yo puedo elegir, yo habría elegido mujeres. A lo mejor si el curso hubiese sido aprende a andar en bicicleta y hubiesen habido hombres y mujeres, y hubiesen sido hombres los instructores a lo mejor no me inscribo con la tranquilidad que me inscribí, con la confianza, con la entrega también, ¿me entiendes? Yo creo que pudo haber sido

Te dio confianza de que fueran puras mujeres...

Sí, me dio confianza, me entregué mucho más, ¿te fijas? Con el hombre a lo mejor no lo habría hecho tanto, a pesar que pa mí no tiene una connotación importante pero ahora que me lo preguntas así como preguntándomelo a mí misma quizá no fijate, quizá no habría sido la misma confianza, la misma forma

Quizá ni te hubieses inscrito tampoco...

Capaz, estaba pensándolo ahora, porque nunca lo había pensado antes. Porque esta misma chica que a mí me dio el dato que trabaja ella conmigo, me dijo que estaban haciendo parece que en Pocuro unas clases pa patinar, yo tampoco sé patinar, algo pendiente que tengo en mi vida, parece que este es mixto, o sea instructores hombres, instructores mujeres, hay alumnos hombres y alumnas mujeres, pero como que sí,

quiero ir a verlo, quiero ir a ver qué onda porque también es algo que no sé, no es que yo quiera patinar en la vida pero me gustaría saber patinar, aunque fuera por una vez, ¿me entiendes? No es que vaya a ir a patinar todos los domingos pero me gustaría, dentro de este mismo crecimiento personal mío y también como que fue como un poco mm...es mixto, cachai? No me gustó tanto parece, ah, entonces puede ser, puede ser

Es una preferencia en el fondo, de estar rodeada de mujeres y aprendiendo con mujeres...

Con mujeres, claro

¿Y tú me decías que eres automovilista?

Sí

Y después de que aprendiste a pedalear y que pasaste por estas dos escuelas, ¿ha cambiado tu percepción hacia los otros, hacia cómo compartir el espacio quizá?

¿Con los ciclistas dices tú?

Con los ciclistas, con los peatones e incluso con los mismos automovilistas... ¿ha cambiado en algo como tu percepción?

Puede ser que sí, fíjate, puede ser que sí, pa ser honesta, pero lo que pasa es que a mí los ciclistas siempre me han dado miedo, yo como automovilista le tengo miedo a los ciclistas, les tengo terror. O sea, si yo voy y va uno entre la orilla y la vereda y yo lo único que quiero es o pasarlo rápido o dejarlo que se vaya adelante y que me deje tranquila porque me da susto, me da susto que se caiga sobre mí o me da susto yo pasarlo a llevar, es algo que a mí me inquieta. Incluso es algo que en Doctor Johow a mí me da mucha lata, incluso un día se lo comenté a las chicas porque mi hijo vivía por ahí en Doctor Johow hay una ciclovía, no es muy cómoda me imagino porque es chica pero ellos van igual por la vereda, o sea, por la calle, entonces yo muchas veces me he peleado con ellos, abro la ventana y les digo oye, súbete a la ciclovía. Por supuesto que se enojan, me echan un garabato, cualquier cosa pero qué lata porque la ciclovía está ahí y ellos van por la calle. Lo que pasa es que ellos me dan susto, me da susto pasarlos a llevar, ¿me entendis? Entonces no sé si he cambiado tanto, porque no me ha tocado...como ya mi hijo no vive ahí no me ha tocado tanta experiencia de verlo. Puede ser que esté más cuidadosa, a lo mejor, puede ser, sí, porque hay un punto muerto en el auto en que tú puedes no verlos y de hecho me pasó una vez saliendo del estacionamiento de mi papá aquí en su departamento, me tiré hacia atrás y no lo vi...y un gallo indignado, un lolo indignado entonces le digo yo no te vi, porque te juro que no lo vi, no sé si no lo vi por el punto muerto, no sé si no lo vi porque no miré bien, ¿me entiendes? No tengo idea, porque tengo que ser honesta pero no, le dije, no te vi y él ahhhh! No te vi, qué queris que te diga, pero es que podría...podrían haber pasado muchas cosas pero no pasó nada y no te vi, porque eso es todo lo que te puedo decir, o sea no, nadie quiere andar atropellando gente por la vida, ¿me entendis? Entonces puede ser que ahora me ocupe más de mirar, más cautelosa de mirar porque por ejemplo ahí, ese es Exequiel Fernández y yo sé que ahí no hay ciclovía, o hay vereda o hay calle entonces muchas veces cuando uno se echa pa atrás del estacionamiento y uno lo hace rápido porque vienen autos, y uno lo hace lo más rápido que puede y al ciclista ni lo mira. Entonces yo creo que ahora eso lo hago, como que miro más. Ahora, si puedo evitarlos los evito o sea me doy vuelta en la esquina pa no pasar por donde van ellos, me voy por otro lado porque yo los evito,

de verdad. Siempre me han causado, los encuentro demasiado osados de repente y en las veredas los encuentro absoluta y totalmente falta de respeto, cachai? O sea a mí me ha tocado ir con mi papá con bastón, mi papá usa bastón tiene 93 años, y pasa el ciclista y les da lo mismo. O sea yo sé que ellos saben andar en bicicleta no como yo entonces hacen fssh, entonces mi papá se asusta como va con bastón, además es vereda, ¿me entendis?

¿Y les has dicho algo de repente cuando pasa mal un ciclista?

Con mi papá sí, esa vez sí. Me llevé un garabato también pero también se lo dije cuando, con mi papá sí porque a mí ya me da lo mismo, no me preocupo, no los pesco nomás, pero con mi papá sí ahí yo me pongo como mamá porque ya tiene 93 años entonces lo cuido como que anduviera con mis nietos, lo mismo pasaría si anduviera con mis nietos y pasa un ciclista yo soy capaz de defenderme. Si es conmigo como que no los pesco, ya me corro pal lado, los dejo pasar tengan ellos la razón o yo no me importa

¿Existe alguna preocupación en ti por ejemplo con respecto a temas medioambientales, al cuidado de la ciudad, al tema de la contaminación que hay actualmente en Santiago?

A ver, también yo no soy de una generación que seamos muy ecológicos, yo no vengo de una generación ecológica. Por mi edad, yo vengo de una generación en que yo creo que usamos el planeta sin preocuparnos de nada. Quizá hoy en día a partir de mi hijo, porque mi hijo ya es grande yo tuve a mi hijo bien joven, a los 17 años entonces mi hijo ya tiene 41, entonces a partir de mi hijo como que un poquito me ocupé y mi nuera es bastante onda ecologista y mis nietos también po, que son chiquititos, tienen 7 y 5 años, entonces en ese sentido a lo mejor hoy en día me ocupo un poco más, pero en general no lo soy, tengo que ser super honesta contigo pa tu trabajo, pero no lo soy. Yo siempre he dicho, no soy ni de la generación del condón ni del cinturón de seguridad, no uso cinturón de seguridad nunca lo he usado, y cuando tenía sexualidad no usaba condón entonces soy como de otra generación, ¿me entendis? Entonces eso de estar lleno de cajas porque tengo algunos amigos míos que no han ido a botar la basura a reciclaje, entonces lo que más puedo hacer es dejarla separadita aquí o sea dejarla aquí afuerita, porque nosotros tenemos que dejar las botellas y las cuestiones abajo y pasan y se las llevan, eso es lo que más puedo hacer yo, o sea no soy activa en el tema...

¿Y ni siquiera usar la bicicleta por ejemplo pa ayudar?

No, es que todavía no me atrevo a usar la bicicleta pa eso pero yo se los dije a las chicas y no les gustó mucho pero a mí no me interesa aprender a andar bien, bien en bicicleta porque yo no voy a reemplazar el auto por la bicicleta, es una meta personal aprender a andar en bicicleta pero no voy a dejar de usar el auto para caminar, cachai? Sí voy a usar un auto que contamine lo menos posible, sí voy a usar el auto del año, por lo general lo cambio cada dos años, ese tipo de cosas voy a hacer pero no me voy a bajar del auto, ¿me entendis? O voy a decir ah, me voy a ir a Providencia en bicicleta prefiero ir caminando eso sí, eso sí que lo hago o sea pero en bicicleta no sé si iría en bicicleta pero caminando sí me voy caminando, porque no soporto la locomoción colectiva

¿Por falta de seguridad no te irías en bicicleta?

Claro, por falta de seguridad. O sea si yo lograra ahora que me quiero meter a este segundo, que me quiero meter ahí al pedalear pero yo quiero haber practicado más yo, y como ya va a ser el próximo año, sí ahí sí, ahí me sentiría orgullosa de ir, me sentiría súper orgullosa además, pero sí por ejemplo esas cosas haría, iría a Providencia que es un espanto estacionarse no sólo por la parte de no contaminar pa ser honesta, sino que pa evitarme un problema yo porque es un cacho. Ahora tengo que ir a arreglarle un audífono a mi papá ahí en Manuel Montt con no sé qué, yo le dije al gallo cómo queris que vaya pa allá, dónde me estaciono si no tengo dónde estacionarme, o pago tres lucas por el estacionamiento que además te quedai así, terrible, entonces estaba pensando en dejar el auto más allá en la oficina de una gente conocida e irme caminando nomás a Manuel Montt, que no me importa si son como 15 cuadras nomás, me da lo mismo o más a lo mejor. Yo me he ido caminando de aquí a Providencia sin ningún problema, sí me voy despacio po no apurada, me voy despacio...pero claro, esas cosas me encantaría hacerlo con la bicicleta, me encantaría. Qué bueno que me lo digas tú porque eso me demuestra a mí misma que eso sería como una buena meta pa mí. Claro, ahora yo le decía sobre todo a la Cynthia yo me voy a demorar más que otra gente pero a mí no me importa, yo no tengo apuro y no me importa hacerme 5 cursos de Bájate de la vereda, no me importa, total no los encuentro caros, me entretengo el día domingo en la mañana sobre todo si es aquí, tengo el tiempo porque yo vivo sola, cachai? Yo no tengo tema porque el día domingo en la mañana en general yo no voy a ver a mis nietos porque bueno, temas familiares, entonces es un día que pa mí estudio, estudio todo el día pero perder la mañana en la bicicleta me da lo mismo, entonces yo no tengo apuro pero sí yo creo que sería súper buena meta, no voy a ir a subir los cerros, no voy a salir a hacer cicletadas por no sé qué no, no, no, pero sí ir a Providencia o ir a aquí a esta parte de La Reina pa arriba que esta ida ahí hasta Vespucio son cuestiones que pa mí son una lata, hay que agarrar el auto pa ir allá, sí. Ahora, ir al supermercado a lo mejor, pero ¿sabis lo que pasa con los supermercados? Que se roban las bicicletas (risas), entonces es como súper complicada esa parte...

Sí, a menos que uno tenga una bicicleta no tan llamativa...

Yo tengo una Trek, nueva, exquisita, que todavía no termino de pagar y que además no pesa nada, no me compré la más cara pero una bastante cara, como doscientas y tantas lucas

¿Ésa la usas los domingos?

Claro

¿Todos los domingos?

No, casi todos los domingos. Este domingo por ejemplo no salí porque tenía que hacer una entrega en la universidad e iba a ir, iba ir pero después dije ya, mejor no, voy a terminar esta cuestión, así que no salí, me entiendes, pero la tengo ahí

¿Y qué opinó tu familia o tus amigas cuando lo contaste?

Lo conté re poco, lo conté poco porque me dio vergüenza

Al principio...

Sí, me dio vergüenza, y además ¿sabis qué? No quería la presión, que esa cuestión yo ya la viví en otras cosas que he hecho la viví, y es como hey, ¿y cómo te ha ido,

aprendiste? Y que tú digas no, no aprendí, me caí, no, fíjate que no pude, fíjate que estoy con un pedal todavía, ¿cachai? Esa presión no la quise, entonces por eso le conté a mi nuera eso sí súper pa callado, mi hijo apenas me pescó, les conté a mis nietos sí, a ellos, y se reían porque me caía y a nadie más hasta que terminé

¿Y ahí qué te dijeron?

Ahí les conté, les conté a mis clientas también porque además pa mí todo esto fue súper buen ejemplo, porque yo tengo gente que están trabajando conmigo, estamos trabajando varias cosas, o sea, estamos trabajando miedos, estamos trabajando inseguridades, estamos trabajando autoestima

Superación personal...

Claro, ¿me entiendes? Estamos trabajando...entonces es como oye, yo a los 59 aprendí a andar en bicicleta, tú podis aprender cualquier cosa en la vida porque tenis veinte y tantos o sea, ¿me entiendes? Eso me ayudó mucho también, me ayudó harto sobre todo en programación neurolingüística porque la PNL mucho tiene que ver con eso, ¿me entendis? Bueno, yo apliqué un poquito de PNL en mis estudios

¿Y qué te dijeron cuando les dijiste hice un curso pa aprender a andar en bicicleta y lo logré?

No, feliz, me felicitaron ene. Lo que pasó sí, antes, fíjate que me decían ¿y hay cursos pa aprender a andar en bicicleta? Porque es gente que aprendió cuando chico entonces es como ¿y hacen cursos pa eso? Y algunos así más déspotas ¿y pagai pa que te enseñen a andar en bicicleta? Ese tipo de comentarios, por eso es bueno que me hayas recordado porque ese tipo de comentarios ¿y hay cursos?, yo les decía sí, y se llama Bici Mujer y habían puras mujeres, y al curso ese que tú te fuiste primero a bajar de la vereda éramos 60...éramos 60 mujeres y yo esperé ser la más vieja y no era la más vieja, porque yo no era la más vieja había una mujer de 60 y algo...

69 creo

Sí, algo así, casi a los 70, y yo no era la más vieja... ¿y 60...60 mujeres no sabían andar? 60 mujeres no sabían andar en bicicleta y habían chicas de veintitantos, otras de treinta, otras de cuarenta y había otra chica más jovencita creo, una como de 18 por ahí

Sí, yo tenía una compañera de mi nivel que tenía 14

Claro, pero era Bájate de la vereda, piensa tú que lo grandioso del otro era aprender a pedalear, o sea alguien que no sabe ni un pedaleo

¿Y qué te pasó cuando llegaste el primer día y viste a todas estas mujeres que eran tan diversas, como por ejemplo que tenían distintas edades...?

Sí, tenían distintas edades, distinto estado sociocultural, todo, de todo había. No, a mí me gustó, me encantó, lo encontré bonito, me emocioné un poco también, me gustó ver a la Cynthia sobre todo que es tan buena pa tirar pa arriba a la gente, la energía que ponían pa entusiasmarlos, pa...porque yo estuve varias veces por dejarlo botado...

¿Sí?

Sí, varias veces, porque me dolía todo, porque me sentía incómoda, porque me cargaba, porque sí, ¿me entendis? Ahí como en la tercera o cuarta clase yo dije pa qué me obligo a hacer esto yo, o sea, a venir a torturarme el día domingo en la mañana, ¿me entendis? Y después el gran logro po

¿En qué sesión aprendiste a pedalear?

No, yo creo que casi al final. Yo falté una vez nomás, que fue el cumpleaños de mi nieto así que no, imposible ir porque lo celebraban el día domingo. A ver, lo que pasa es que yo soy jodida también, soy jodida, entonces incluso a mí me dieron un premio especial... me dieron un premio especial y la Cynthia dijo que daba este premio uno porque no había faltado nunca y porque a pesar de que me costaba recibir instrucciones lo había logrado, entonces me regalaron esta cosita que parece cortaplumas llena de llavecitas. Cuando dijo eso, porque no habían dicho el nombre todavía, dijo una persona que le cuesta recibir instrucciones y yo toing, me di vuelta porque yo sé que me cuesta recibir instrucciones entonces dentro de ese recibir instrucciones por ejemplo en un momento determinado me querían poner los dos pedales y yo no quise, entonces yo dije no, porque yo no me siento bien todavía pa dos pedales, yo no me atrevo qué sé yo y tututu... entonces la Cynthia ahí me pasó a otra instructora un poco más fuerte pa que yo no la pudiera manipular tanto, cachai? Entonces, en ese sentido fueron cosas así, pasaron ese tipo de cosas, ellas como que me querían apurar más y yo...

¿Y qué sentiste la primera vez que pedaleaste?

No, exquisito, es libertad, es libertad po, me sentí joven... o sea lo mismo me pasa por estudiar, yo de repente estoy estudiando y tengo compañeros jovencitos entonces me olvido de la edad que tengo, ¿me entendis? Me olvido, me olvido, y eso mismo me pasó al pedalear, esa cosa de libertad, el viento en la cara, de sentirse libre y de sentirse más joven

Porque pasaste de no saber pedalear nada a ahora que sales los domingos y que te vas pedaleando...

Claro, y que no me da vergüenza de que los demás vayan rápido porque yo soy bastante competitiva, y ese es otro aprendizaje en la bicicleta, yo soy bastante competitiva en la vida, siempre he sido la mujer alumna, de hecho en la universidad ahora igual, soy bastante autoexigente. Entonces acá he tenido que aceptar que no soy la mejor, he tenido que aceptar que van otros mucho más rápido que yo tanto en aprendizaje como que aprendieron mejor que yo, entonces eso que no me moleste, que no me frustre, que no me haga devolverme a la casa ha sido bastante importante

Entonces ha sido una lección de humildad...

También, de humildad. Exactamente, exacta es la palabra, justo como lo dijiste tú. Entonces esa ha sido una súper buena lección porque yo soy una persona que está acostumbrada a que le vaya bien

¿Y eso se traspasa un poco como a otros ámbitos de tu vida, en tus relaciones con otras personas, con tus seres queridos?

Sí, yo siento que sí, sí, sí.

¿Y tú durante la escuela hiciste amigas?

No, no muchas

¿No?

No

¿No te relacionaste mucho con tus compañeras?

No, solamente me relacioné mientras estaba ahí, conversábamos, nos contábamos cosas...

¿No seguiste en contacto?

No, porque como yo vivo cerca me iba caminando allá sola y volvía sola

¿Nunca encontraste a alguien como que viviera cerca, oye caminemos?

No, nada, además que no soy muy sociable en ese sentido. Parezco sociable pero no

Quién lo diría (risas)

Sí, todo el mundo se engaña conmigo, soy super ermitaña

Y por ejemplo a partir de tu experiencia en la escuela y todo, ¿hay personas cerca de ti, amigas, que se hayan interesado por la bicicleta?

Sí, sí, de hecho tengo clientas mías que estamos en tratamiento, o sea están en terapia conmigo y que bueno, una de ellas le está haciendo el quite porque una de sus tareas es irse a la escuela pero ella va al Bájate de la vereda, ella iría al Bájate de la vereda entonces no, varias personas, varias personas

¿Y de repente personas que sepan andar en bici y que te pidan algún consejo? Porque igual en la escuela enseñan no sé po, la talla, qué sé yo, oye qué bicicleta me compro o no sé, ¿has podido ayudar a otras personas en eso?

Sí, pero dentro de la familia nomás, a mi nuera en general, a mi nuera le hablé mucho de la guía que nos dieron de pedaleo, ¿te acuerdas?

¿Ésa la has compartido con otras personas?

Sí, con otras personas y con ellas principalmente. Tengo una amiguita yo que, te digo amiguita porque es jovencita ella, que ella su movilización es la bicicleta, ella se mueve en bicicleta por la vida digamos, pero ella no sabía nada de estas cosas entonces le dije esta cosa del abuso, porque ella es joven, se ve muy jovencita no es tan joven, tiene como 37, 38 pero se ve como de 27, entonces, y su hijita, tiene una hija de 11 años y es su hijita que también anda en bicicleta entonces como que a ella le traspasé todo eso, le pasé la guía de partida, porque ese es su medio de movilización, ella se mueve por la vida en bicicleta

Oye, tú me hablaste de que tenías nietos que estaban aprendiendo a andar en bici

Sí, tengo dos

¿Has compartido esa experiencia ahora?

Sí, ahora por ejemplo con el mayor, a ver, al mayor no le gusta mucho la bicicleta, al chico sí, al menor que cumple 5 ahora, entonces al mayor le da vergüenza ya, a pesar

de que no sabe andar bien en bicicleta, porque él es muy computín, él es de computador, entonces no le gusta mucho pero ahora le da vergüenza andar con rueditas, entonces yo le dije que le iba a enseñar a andar sin rueditas entonces empezamos un poquitito...porque yo lo que quiero hacer es aplicarle lo mismo que nos enseñaron a nosotros, o sea sin pedales, con un pedal, ¿me entiendes? Que aprendan el equilibrio, todo lo que nosotros hicimos, así que está súper ilusionado con eso, de que le saquemos las rueditas juntos a la bicicleta y parta sin rueditas, yo aplicando la técnica que nos aplicaron a nosotros porque si yo aprendí con mayor razón él va a aprender po, si tiene 7 años

Y de tu familia ¿ellos serían los únicos ciclistas así como pa salir a andar, ahora que les vas a enseñar a tus nietos?

Claro, ellos y mi amiga po, mi amiga...no, con mi amiguita sí po

¿Y con ella has salido a andar?

Claro, a veces ella...lo que pasa es que de repente ella no tiene con quién dejar a su hija porque la chiquitita se aburre con nosotras po, porque al ritmo mío la niñita de 11 años se aburre po, que la voy a llevar yo po entonces, pero ella me acompaña

Has compartido con otros ciclistas...

Claro, claro

¿Participas de alguna organización social, comunitaria, junta de vecinos, partido político...?

No, nada de nada, porque no me interesa la política...es que no me interesa mucho el tema social po, entonces no me interesa la política, estuve fuera, mis grupos son de meditación

Va por otro lado lo tuyo

Claro po, por el lado espiritual, por el lado de crecimiento personal, entonces no encajo mucho en esta sociedad po, ese es el tema

¿Por qué dices eso?

Porque pienso diferente po, soy muy distinta entonces me cuesta mucho. Mira cómo vivo, no tengo comedor, no tengo televisor, o sea no quiero parecer ni nada pero sí soy diferente po, entonces no veo noticias, olvídame lo que me costó con comunicación social me tuve que enterar noticias po, porque yo vivo en un mundo, como dice un amigo mío, tú vivís en una burbuja galla porque claro, yo no me había enterado de que habían asaltado, que habían robado en el aeropuerto, me enteré dos semanas después entonces llamé a un amigo le dije oye ponme al día porque me da vergüenza no saber, entonces vivo en una...yo te digo, hoy día soy mucho más sociable que antes. Piensa que yo estuve en la India un mes y medio en silencio, sin hablar, entonces es otro tema po...

¿Y con respecto a la metodología, cómo te enseñaron a andar en bici?

Ah no, lo encontré maravilloso, súper, súper bueno, yo lo encontré genial. O sea acuérdate que de partida nos hacían una parte teórica y después práctica, ¿cierto? La teórica yo la encontré súper importante, que te enseñaran, que te enseñaran las partes de una bicicleta, a elegir una bicicleta porque es lo que uno nunca sabe. Yo lo

encontré súper bueno porque nosotros aprendimos sin pedales primero, que en el fondo es aprender el equilibrio porque tú te reirás pero yo esquío, ahora hace muchos años que no esquío pero yo esquiaba y esquío, me imagino que si agarro un ski de nuevo esquiaré, ¿pero por qué en la bicicleta no me podía equilibrar? Es raro. Hacen esta cosa acá en los pedales que lo encontré maravilloso, porque yo vi niñitos también ahí que andan en unas bicicletas de madera que no tienen pedales, que en el fondo te fijas que es una nueva forma parece porque antiguamente no, a los niñitos al tiro los tirabai a las bicicletas con las rueditas y éstos no tienen pedales, por lo tanto ellos deben aprender el equilibrio por sí mismos seguro. Bueno, así que eso yo lo encontré bueno, después de que andabai más o menos sin pedales, y ahí ponías 1 pedal, y ahí tenía que ver toda una cosa porque tenías que ver uno, dos con pedal, subías el pie, lo mantenías y después bajabai, o sea había todo un ritmo que tenía que ver con contar. Yo cuando me concentraba me ponía muy bien en contar y lo hacía bastante bien, y luego pasas a dos pedales, y después de dos pedales cuando ya estás logrando pedalear y logras partir y empiezas a una buena partida, a mantenerte derecha, a cómo se llama, a partir rápido y ahí más o menos queda. La gente que logra avanzar un poco más, que no fue mi caso, porque yo lo aprendí después del Aprende a pedalear, les empiezan a enseñar a frenar y bajar el pie y volver a partir, frenar qué sé yo. Después empiezan con esta cosa de levantar la mano pa quedar con una mano...

Sí, pa señalar...

Claro, pero en el fondo en el caso de los Aprende a pedalear no es por señalar realmente porque no, ni siquiera es por la mano, es hacer chao porque tiene que ver con el equilibrio

Claro, porque en el Bájate de la vereda está el intermedio y el avanzado

Claro, y en el caso de las niñas que lograban pedalear un poquito más

¿Y tú en la segunda escuela que hiciste participaste en el Bájate intermedio?

Claro, es que lo que pasa es que me tiraron al Bájate de la vereda, porque ellas son unas porfiadas porque yo tenía que esto de que yo no me quiero bajar de la vereda, yo quiero aprender a pedalear de nuevo

Porque en el fondo era como retroceder un poco po, dentro de lo que te habían dicho ellas, porque si habías pasado por el Aprende a pedalear y habías logrado pedalear, en el fondo la idea era seguir avanzando...

Claro, ellas querían que yo siguiera avanzando porque yo quería repetirme el Aprende a pedalear, entonces ahí me tiraron obligadamente al Bájate de la vereda, pero ahí en el Bájate de la vereda ellas estuvieron, yo al principio estuve sola, fue fantástico porque éramos dos entonces teníamos una profe pa cada una, entonces después llegaron otras niñas, digamos, entonces ahí tuvieron que hacer niveles porque nada que ver yo con las niñas del Bájate de la vereda po, que de verdad ellas necesitaban saber bajarse de la vereda o sea, manejarse con buses, con micros, salir a...a ellas las sacaban a ruta po, obvio, y después este curso fue bien exitoso ah, este último curso muchas chicas del Bájate de la vereda pasaron del intermedio como le llamas tú, al avanzado. O sea, olvídate, muchas de ellas terminaron súper bien, doblando, girando, señalizando, frenando súper bien, muchas más que del otro curso y porcentualmente también más, digamos

Sí, porque en el espacio también en el que se trabaja se hacía más chico cuando eran 60 personas, 40 personas en el Aprende a pedalear y las otras estaban en el otro nivel...

Claro...

Y bueno, ¿alguna cosa que quisieras acotar respecto de tu experiencia, algo que rescates?

No, a mí me gustó, fue precioso, me gustó mucho. Creo que las chicas lo hacen muy bien, que están muy bien organizadas, yo creo que todo el método es bueno además, está probado ya y es bueno, y están organizadas y se mueven, y se manejan bien con los breaks, con la ayuda que tienen pa las bicicletas, el hecho de que tengan bicicletas pa prestar también yo creo que es súper bueno, yo creo que se mueven súper bien, de verdad que arman su cuestión en un rato, ¿me entendis? Yo creo que es súper bueno como lo tienen estructurado, incluso parece que tienen harto apoyo porque en este hicieron varios regalos, regalos bastante buenos

Tienen auspiciadores...

Sí, auspiciadores. Y lo hicieron bastante bien, yo lo encontré que era...a mí me ayudaron mucho, me ayudaron a encontrar la bicicleta a pesar de que yo no soy fácil, yo no soy una persona fácil digamos pa ellas, ¿me entendis? Igual bien, me tocó una niña con una paciencia única en el Bájate de la vereda, ¿cómo se llamaba, María Isabel? No me acuerdo cómo se llamaba...y así que no, yo lo encontré genial, o sea yo creo que es maravilloso que estas chicas existan o sea...

Lo seguirás repitiendo...

Sí, yo por lo menos quiero seguir yendo. Si lo hubieran hecho acá, porque lo iban a hacer parece en Plaza Italia pero después se cambiaron pa allá, entonces si lo hubieran hecho en Plaza Italia yo creo que me habría arriesgado a ir con la bicicleta a visitarlas digamos, porque igual me siento como más segura con ellas pero como lo hicieron ahí, pero en la próxima acá sí. No, yo encuentro que están súper bien organizadas, a mí me gustó, me gustó las clases de mecánica, o sea a mí no me interesa aprender a cambiar una cámara porque no voy a aprender a cambiar la cámara, entonces claro, yo de repente me aburría y miraba cómo cambiaban la cámara y me daba vuelta, me entendis tú, porque no es lo mío, porque jamás aprendí a cambiar un neumático del auto tampoco porque nunca me interesó, yo manejo desde los 18 años porque yo he sido automovilista toda mi vida po, imagínate tengo 59 años po, entonces ya llevo bastantes añitos arriba del auto, entonces, he pasado muy pocos periodos de mi vida sin auto...

¿Y sentiste alguna diferencia ahora que te bajaste entre comillas un poquito más del auto porque estás usando la bicicleta los domingos y no sé...? Por ejemplo, cuando puedas hacerlo tú me dijiste que podrías ir a hacer unos trámites, qué sé yo...

No, me encantaría ir a Providencia a hacer todas esas cosas pero no me atrevo todavía, no, no. Tendría que haber un buen Bájate de la vereda porque me da susto todavía, pero no es susto a caerme fíjate es un susto...

¿A los autos?

Sí, es un susto raro encuentro yo porque caerme a mí como que no me importa, porque a todo esto en una época ahí quedé llena de moretones, me caí como dos veces pero así simple digamos, caídas chiquititas pero moretones, millones de moretones pero no sé, me da lo mismo

Y por ejemplo de que esta instancia de haya dado en un espacio público donde pasaba otra gente, digamos, que te podían ver, podían ver tu proceso de que estabas aprendiendo a andar en bicicleta, ¿qué te pasó con eso?

Es que fíjate que no me importó, me sentía súper protegida por estar con ellas, de verdad o sea era como una cuestión que no me importó. Y como te dije perdí la vergüenza, no me daba vergüenza, nunca me dio vergüenza. Me sentía protegida en realidad, no cacho bien por qué, como que no me atrevía...por ejemplo, andar en bicicleta acá abajo pero sí me atrevía a andar con ellas, ¿me entendis? Era como el hecho de que ellas estuvieran yo estaba bien

Pero que los demás te vieran allá te dio lo mismo...

No, me daba lo mismo, exactamente lo mismo

Sí, porque hay algunas mujeres que me contaban que de repente pasaban los niños chicos andando en bicicleta y como que a ellas les daba un montón de lata porque estaban aprendiendo

No, a mí eso me pasó las dos veces que te conté que intenté a andar en bicicleta ahí como que me daba vergüenza, pero acá no, fue como no sé, es Bici Mujer ¿cachai? Es pa mujeres como yo que no sabemos andar en bicicleta no importa la edad que tengamos entonces era como que estaba institucionalizado el no saber andar en bicicleta (risas), en ese espacio está bien que yo tenga 59 años y que no sepa andar en bicicleta y que venga aquí, ¿me entiendes tú? Y que pasen niños al lado mío, porque cuando yo aprendí a esquiar, yo aprendí a esquiar vieja de treinta años, pero pasaban cabritos de tres años, de cuatro años rajados, me entendis, y yo iba...

Piano, piano...

Claro, entonces pero bueno, eso es. No sé si te queda algo más...

No, esa ha sido mi entrevista. Ya Mukti, muchas gracias

Entrevista Alumna 3, 25 años

Necesito que por favor me digas tu edad, a qué te dedicas y en qué versión de la escuela Bici Mujer participaste, en qué año/mes y qué nivel

Tengo 25, soy informática, trabajo en una empresa consultora, desarrolladora, participé en el Bájate de la vereda en fue en 2013, a fines de año creo, el último

Ah ya, la última escuela

Sí, esa

¿Y cómo te enteraste tú de la escuela?

Por mi cuñado, porque él también es cletero entonces me dijo oye, Coni ve esto por si te interesa y lo leí y yo le dije ah pero es para aprender a andar en bici y me dijo no, si hay una opción pa bajarse de la vereda, entonces lo vi y ya

¿Tú andabas por la vereda?

Sí, y decidí tomar el curso porque tuve un accidente en una esquina que choqué con un auto

¿Andando por la calle?

No, iba por el sendero de Andrés Bello que hay y ahí se produce mucho taco, entonces lo autos que hacen? Tapan la pasada, entonces como la tapan yo iba en bajadas, entonces igual iba rápido, y empezó a pestañear y yo dije ah, paso...y el auto dijo ah, no viene nadie avanzo, entonces no me vio y me chocó

Te chocó...claro, porque en el fondo esa es la palabra

Claro, porque uno dice no, me atropelló pero yo iba en bici entonces me chocó

¿Entonces esa fue como tu motivación principal para...?

Sí, porque dije no, es muy peligroso así que...

Oye ¿y tu cuñado cómo llegó...porque él es cletero pero pertenece a alguna agrupación o algo?

E: No, por facebook, él estaba metido en varios grupos de bicicleta

¿Y él es como la única persona que conoces que sabía de la escuela o has conocido a más chicas que hubiesen hecho el curso?

No, la verdad que no, por él

Ya. Oye, cuéntame un poquito qué te pareció cuando llegaste a la primera clase y viste a estas mujeres como tan diversas, de distintas edades, ¿qué te causó?

Me encantó, sí, me gustó porque todas éramos distintas pero teníamos algo en común que era andar en bicicleta, y no, me encantó, compartir y todo, era super divertido...fue súper grato, era como ay, quiero que sea domingo pa ir...

¿Tú en qué comuna vives?

En Santiago Centro

¿Y la versión en la que pedaleaste?

En Pocuro

¿Te ibas pedaleando?

Me iba en bici, claro, de a poco fui empezando hasta que uy, ya, me voy a devolver por la calle, ya

Y el aprender con más mujeres ¿importó o te hubiese dado lo mismo que hubieran sido hombres tus compañeros por ejemplo?

Mmm...yo creo que igual fue bueno que fueran puras mujeres, sí porque igual los hombres son como más brutos, no sé, entonces en la bici igual son como más agresor así

¿Y qué hubiese pasado si hubieran sido los instructores hombres en vez de las chicas, hubiese sido lo mismo?

Yo creo que si hubiesen sido hombres no hubiese sido tanto, sí, pero igual al ser mujeres entienden también cómo uno va pasando la etapa. Aparte que algunas también habían pasado por la instrucción y después se volvieron instructoras

Claro. ¿Y eso qué te pareció, que hubiesen sido alumnas que después se convirtieron en instructoras?

Eso fue súper bueno porque ellas también vivieron la experiencia de ser alumna y después traspasan todo eso siendo instructoras

¿Y a ti no te dieron ganas así como de participar?

Sí, si me dieron ganas, si igual la estaba pensando. El problema es que yo a veces viajo a Quillota, porque soy de allá, entonces igual digo no voy a estar todos los domingos, entonces no sé...igual la estoy pensando, como por compromiso de no faltar ningún domingo

¿Pero tú participas de otro tipo de organizaciones o algo así?

¿De bicicletas?

De cualquier cosa, animalistas, junta de vecinos, lo que sea

Sí, en la Fundación Adopta de gatitos

¿Y participas ahí activamente?

Sí, igual quiero meterme un poco más en eso

Y qué te pareció...bueno, porque la escuela y Macleta en sí igual tiene un discurso bien feminista, ¿tú te sentiste identificada con eso o te dio lo mismo?

...No, me dio lo mismo...es que no soy como muy feminista...ni machista (risas)

¿Y qué te aportó a ti la escuela en cuanto a lo práctico?

Mucho, bueno igual yo sabía andar en bici, igual tenía como habilidades y todo pero más que nada fue como el miedo, sacarme el miedo de bajarme de la vereda porque al principio uno dice no, y si me atropellan? Las micros sobre todo me dan como mucho miedo pero de a poco cuando salíamos, hacíamos esos recorridos y todo, así como que después me di cuenta de que en realidad era más peligroso andar por la vereda, 100 por ciento

¿Cómo que te cambió la percepción?

Sí, me cambió la percepción. Porque uno al principio piensa no, es más seguro en la vereda pero al final es al revés po, porque el auto si mira en los cruces se espera un peatón, alguien que va caminando a paso de peatón. En cambio la bici es más rápida, terminan sin verlo y chocan

Oye, y bueno, tú antes de la escuela ya andabas ya me contabas, ¿para transportarte o así como recreativamente?

Para transportarme. Claro, me compré la bici acá en Santiago para empezar a irme de donde vivo al trabajo pero hacía recorridos por el parque y usaba la vereda también, entonces después del accidente igual seguí andando pero...

Quedaste con miedo...

Claro, entonces ahí andando en bicicleta

¿Y la escuela te sirvió para sacarte el miedo?

Sí, totalmente

¿Qué sentiste cuando te diste cuenta de que oye, puedo hacerlo, puedo andar por la calle?

Genial, sí, me emocioné mucho. Fue un día que hicimos un recorrido y después de vuelta dije ah, me voy a ir por la calle. Me fui por la calle, sin ningún miedo, relajada, porque al final eso es súper importante ir sin miedo por la calle porque en cualquier momento de duda puede ocurrir un accidente, en cambio cuando uno va bien, firme en lo que hace no hay problema

¿Y qué aporte te hizo a ti la escuela por ejemplo como mujer, como persona? Porque igual durante las siete clases hay como charlas informativas y también hay como este discurso de que oye, la calle también es tuya. ¿Tú crees que te aportó en algo?

Algo personal...sí, yo creo que igual todo eso del miedo también se aplica a distintas cosas de la vida, también en el trabajo, o en cosas, en relaciones también

¿Tú crees que el hecho de sacarte ese miedo se ha traspasado también como a otros ámbitos de tu vida?

Claro

¿En qué lo notas tú por ejemplo? Así sin darme mayores detalles

A ver...yo creo que más segura, seguridad en tomar decisiones. Antes igual dudaba un montón, ahora no, estoy como más allá, esto y esto, decido más cosas

¿Y tú hace cuánto que usas la bicicleta?

Hace...hace más de un año, como un año y medio

¿Todos los días?

Sí, bueno, excepto los días de lluvia

¿Y pa todos lados, de la casa al trabajo, a la casa de un amigo ponte tú?

Sí, a menos que sea muy lejos, ahí ya tomo otra cosa

Se dice que la bicicleta está muy asociada al tema como ecológico, para ayudar a mejorar la ciudad y todo, ¿Tú sientes alguna inquietud respecto a ese tema? ¿Te preocupa ponte tú la contaminación?

Sí, sí, pero no estoy como tan metida en eso. Igual el otro día el 21 hubo como una marcha y yo estaba inscrita, me inscribí en esa marcha contra el cambio climático

Ah ya, igual hay una preocupación...

Sí, claro, pero no estoy como muy metida mucho en el tema

Oye y tu empezaste a usar la bicicleta como algo utilitario, cierto? Y bueno, después de que empezaste a usarla sistemáticamente, ¿cambia un poco tu

percepción que tienes hacia la ciudad o a las mismas relaciones que tienes con los demás?

Sí, sobre todo la ciudad. En Santiago por ejemplo, veo que están todos como estresados, pero yo en la bici me siento tan bien, tan relajada que llego y llego con buen ánimo, animo a todos...con la bici eso es lo que me he dado cuenta. Hay días que no tomo la bici y llego toda amargada, sí, me da sueño, mal, pero los días que estoy con bici ando como mejor

Y con respecto por ejemplo, porque tú antes usabas el transporte público?

Sí, el metro sobre todo

¿Cómo fue el cambio? ¿Cómo fue bajarse del metro y subirse a la bici?

Maravilloso, maravilloso. Sí, porque al principio decía no, si voy a llegar toda transpirada y no sé qué, al final uno transpira más en el metro y más encima sudor ajeno de gente que...toda apretujada, y al final en cuanto a tiempo incluso a veces llego mucho más temprano en bicicleta, porque una hay que esperar pa poder subir, y segundo porque a veces se queda parado el metro, y en micro el taco...

¿Y tú conduces auto?

Sí, o sea tengo licencia pero no tengo auto

¿Pero alguna vez lo manejaste?

Sí

¿Y cómo fue por ejemplo, porque adentro del auto es otra la relación que tienes con lo que te rodea? ¿Cómo ves el auto desde al auto, al transporte público a la bicicleta?

A ver...yo encuentro que el auto con el transporte público lo único que cambia es la comodidad de estar en el auto, porque en realidad el taco y todo sigue igual, pero en cambio con la bici uno tiene mayor libertad también y también usai todos los sentidos, sentir el aire no sé, como que uno se vuelve más parte de la ciudad que en un auto, eso creo yo

Y como ciclista, tu relación con la gente, con los autos, con los peatones, ¿Cómo te consideras?

Me he dado cuenta que la gente igual, sobre todos los automóviles han tomado más conciencia porque al principio que te piteaban, que te gritaban, que no sé qué, pero ahora no fijate, incluso los mismos señores de las micros son super simpáticos, a veces yo me paro, me conversan, cuando estamos en un semáforo me conversan, me dicen oye y tú de dónde vienes, ah tenga cuidado, váyase por la vereda a veces me dicen y yo no po, si soy un vehículo, tengo que ir por la calle...eso igual es algo que mucha gente todavía no entiende

Claro, todavía falta una educación vial quizá

Claro

¿Y en ese sentido la escuela te ayudó?

E: Sí, bastante

¿Habían cosas que no sabías?

Bastante, sí, sobre todo lo que tiene que ver con el transporte...o sea, que a la bicicleta hay que tratarla también como un vehículo y eso uno al principio piensa que es un peatón con ruedas pero no es así, entonces ahí uno sabe los derechos y los deberes. Por ejemplo, yo en un semáforo paro, cachai? Yo he visto muchos ciclistas que en ese sentido siguen o que también usan el cruce peatonal y yo no hago eso porque lo aprendí

Has estado aplicando los contenidos...

Claro

Oye y ¿gracias a ti hay otras personas que se han interesado por la bici?

Sí, podría ser, podría ser, sí. Por ejemplo, hoy día un compañero se va a comprar una bici

¿Y eso es por ti?

Sí, porque yo empecé oye...y me dijo oye, quiero comprarme una bici y yo sí, podríai venirte a la pega en bici y no sé qué, ah, y tenía otro compañero en otro trabajo donde estaba antes que también po, usaba la bici...y me dijo se nota el cambio, cuando me venía en metro llegaba todo amargado, después en bici llegaba todo feliz

¿Tú crees que pasa por una cuestión de ánimo?

Sí, uno llega mucho mejor en bici. Llegai cansado y todo pero llegai feliz

Oye, ¿y tienes más amigas que se hayan interesado por el curso?

No, nadie más

¿Y compartes este interés tuyo por andar en bici con más amigos, con tu familia, te acompañan, salen a andar en bici?

Sí, sí, tengo varios amigos que andan en bici y bueno, con el que más salgo es con mi cuñado, que salimos...también hay unas como organizaciones que todas las semanas hacen ruta, que no es el de los primeros martes es otra, entonces ahí salimos

Así que compartes con más gente...

Sí

¿Y eso te motiva pa seguir haciéndolo?

Es divertido, sí, pero aunque no compartiera con nadie igual andaría en bici

¿Y qué te dijo tu familia cuando les contaste que te habías inscrito a este curso?

Mmm...ya, al principio se rieron de mí porque decía y pa qué si ya sabís andar en bici y no sé qué, como que nadie entendía a qué iba, pero al final igual como me vieron que andaba bien y todo...porque al principio igual me decía ay, y vai a andar por la calle es muy peligroso pero...o sea, es al revés po

¿Y ellos entienden eso de que tú andes en la calle y sea menos peligroso o todavía pensando eso?

No, sí lo entienden...sobre todo mi hermana que tuvo un accidente el otro día por lo mismo, una señora iba por la vereda y ella hizo así y no vio a nadie, ella iba en auto, ella fue la que...entonces miró y no había nadie entonces avanzó y claro, en ese trayecto en que ella miró e hizo así venía la ciclista rápido por la vereda y la chocó. Entonces ahí se van dando cuenta también, incluso a veces se dan cuenta cuando hay un accidente o algo así, se dan más cuenta que es más complicado ir por la vereda

Y tú me contaste que ya, después de que saliste a ruta con las chicas y todo, después te fuiste pedaleando por la calle a tu casa, ¿cómo fue eso, cómo fue esa experiencia, qué sentiste?

Ohh...fue no sé, me sentí como liberada, no sé, fue genial, me sentí demasiado libre

¿Te sentiste como empoderada?

Sí, así como ah, si puedo hacer esto puedo hacer millones de cosas

¿Y eso lo sientes día a día?

Sí

¿Y eso por la escuela, o sea, después de que pasaste?

Claro, después de que pasé por ahí

Oye, y así como volviendo un poquito atrás, ¿cómo aprendiste a andar en bici, te acuerdas?

Tenía como 5 años, tenía una bici chiquitita, todavía me acuerdo, mis primos me enseñaron a andar en una bici chiquitita, empecé a andar al tiro sin rueditas me acuerdo, me caí como mil veces pero no me vio nadie porque era como un callejón sin salida y al final no había luz po, entonces yo andaba y siempre me caía al final pero nunca contaba así, me daba vergüenza, pero ahí aprendí, sí, tenía como 5 años

¿Y de ahí seguiste andando siempre o paraste algún tiempo?

Sí, paré. Paré cuando entré a la u

¿Por qué?

En realidad porque no tenía...lo que pasa es que tenía una bici pero se la presté a mi primo, mi primo era un poquito gordo y me reventó la bici, y de ahí no tuve más bicis po hasta que llegué acá a Santiago y ahí me compré una bici y empecé a andar de nuevo

¿Tú llegaste a Santiago cuándo?

El 2013...cuando llegué me compré justo la bici, como en abril, una cosa así

Y después a fin de año de ese año hiciste el curso

Sí

¿Y tu familia te apoya que uses la bici?

Sí, sí...les gusta, excepto cuando llueve, igual no la uso porque igual me da como cosa

Pero pa todo lo demás sí...qué bueno. Oye Coni, ¿y algo más que quieras acotar respecto de tu experiencia en el curso, alguna anécdota, algo que creas importante, algo que te pasó?

A ver...no, en general, que es una bonita experiencia y que ojalá dure mucho tiempo y que más personas se interesen también sobre todo las personas que ya saben andar para que empiecen a bajarse de la vereda

Oye y el que sea sólo de mujeres, ¿tú crees que es importante enseñarles a las mujeres a andar en bicicleta o a bajarse de la vereda, o en realidad podría ser mixto?

Es que yo creo que igual el que sea de mujeres también vale, o sea es importante de cierta forma por el hecho de que compartimos también muchas cosas, que los hombres también son distintos, ven las cosas igual distinto a uno

¿Y tú hiciste más amigas dentro de tu curso, seguiste en contacto con alguien?

No, no, pero igual fueron buenos momentos, o sea, compartimos hartito y todo

Lo pasaste bien

Sí

Bueno, eso es lo importante. Ya po Coni, esa fue mi entrevista, muchas gracias por tu tiempo

Entrevista Alumna 4, 47 años

Bueno, lo primero es que me digas tu edad, tu ocupación y en qué escuela Bici Mujer participaste, en qué año, en qué mes

Yo soy ingeniero en informática, tengo 47 años y participé en la escuela Bici Mujer en el período de septiembre-octubre del año pasado, no me acuerdo en qué fecha...

La segunda escuela

La segunda escuela

¿Y tú de qué comuna eres?

Yo soy Ñuñoa y me quedaba cerca porque era Providencia, tomo Pocuro, cerca de ahí, en Manuel Montt con Irrazaval entonces me quedaba cerca la escuela, yo nunca había escuchado la escuela pero cuando empecé a averiguar, escuché y empecé ahí a ver...

¿Y cómo te enteraste tú de la escuela?

Lo que pasa es que yo iba con un amigo a andar en bicicleta por Pocuro, en un día que pasé por ahí estaban haciendo una charla práctica sobre usar las herramientas en las bicicletas, en esto de cómo arreglar el manubrio, cómo arreglar la rueda y todo eso entonces ahí me di cuenta que existía este grupo, esta agrupación y pregunté, entonces me dieron la dirección de la internet, entonces me metí a la página. Entonces en la página pregunté si efectivamente ya el curso se había copado y si podía yo inscribirme pa otro curso, y la chica súper amorosa me respondió que en este período de septiembre-octubre que había la segunda escuela

Eso cuando tú preguntaste, ¿fue como a principios de año?

No, tiene que haber sido en...

¿O fue el año anterior?

No, no, no, fue en el mismo año...a esta edad la fecha no...pero fue en el período, a los dos meses tiene que haber sido en agosto digamos

Como la segunda mitad del año...

Claro, ahí fue cuando empecé a hablar y las chicas me dijeron tal período y yo me inscribí al tiro

¿Y tú te inscribiste al Bájate de la vereda?

Yo me inscribí a...mi idea era inscribirme al cómo se llama eh...el básico...

El Aprende a pedalear

Claro, yo me dije yo no sé nada, de hecho estaba como recién retomando el tema de la bicicleta, estaba con susto entonces dije tengo que ir al básico, básico, básico...pero como te evalúan, en esas evaluaciones a mí me pusieron en el Bájate de la vereda

Ya ¿y cuáles fueron tus motivaciones para inscribirte en este curso, para retomar la bicicleta?

El hecho de retomar la bicicleta, digamos. Es que a mí no me gusta trotar, el gimnasio es como...entonces había que hacer un deporte y encontré más entretenido la bici porque tú recorres, ves paisajes, ves lugares, cachai? Entonces quería ponerme más...quería tener más práctica, por decirlo

¿Por hacer deporte, por salud?

Eh...no sé si la palabra es salud, es distracción diría yo, de hacer algo distinto. Estoy todo el día metida en la computadora, encerrada en cuatro paredes, necesitai de repente salir a hacer, a tomar aire, por eso me inscribí, quería practicar más, quería estar más segura arriba de una bicicleta porque yo no tengo mucha práctica, no tenía mucha práctica, y como no tenía mucha práctica necesitaba participar entonces encontré genial este programa

¿Y tú no conocías a ninguna alumna que haya participado, cierto?

No, no conocía a nadie...

Las conociste en la Ciclorecreovía...

E: Exacto, ahí la reconocí, ahí caché y me inscribí nomás

¿Y cuáles fueron los aportes que te hizo la escuela en la parte práctica?

Primero en la ejercitación, las charlas fueron buenísimas, todas las charlas que se dieron como en complemento de esto como el tema de la regulación, lo legal del tema, cómo usar las herramientas para la bicicleta, la otra charla fue como el aporte de la bicicleta en la vida, en el proceso de...todo eso me gustó fíjate y aprendí como mucho de eso, ahora tengo una visión distinta de la gente que anda en bicicleta porque yo soy de auto, entonces tengo la visión del automovilista y decía ay, los

gallos en bicicleta en cambio ahora te da una visión distinta. Yo ahora respeto a mis amigos de bicicleta

¿Te cambió la percepción?

Claro, sí po, de todas maneras, la percepción de que en verdad el que anda en bicicleta son personas que uno debiera tenerles respeto, cachai? Porque hay que ser valiente pa andar en bicicleta en Santiago de Chile, cachai? La gente que anda en bicicleta tiene otra visión de la vida, son más positivos, menos estresados, cachai? Tenís como otro concepto, y tú arriba de un auto no veís eso y lo otro es que en la bicicleta tú ves la ciudad cosa que en el auto tú no ves la ciudad, no ves el hoyo, no ves desde esa parte práctica entonces eso me gustó de haber participado de esto, las cosas que ellos también te hacen ver, que tú no solamente es paseo en bicicleta, hay muchas otras cosas aparte de andar en bicicleta, y eso me gustó

¿Y como mujer te hizo algún aporte? Esta escuela que era completamente hecha por mujeres, organizada por mujeres...

Sí, pero no sé si realmente porque eran mujeres sino que lo que más me gustó de esto que eran de todas las edades, si habían señoras de 70 años que estaban recién subiéndose a andar en bicicleta y había gente muy joven que estaba dispuesta a enseñar, me cachai? Pero no sé si es por el género, no sabría decirte si es el género, pero me gustó eso, las chicas aparte de tener un espíritu muy solidario fueron abiertas a todo tipo de...no discriminaban, me cachai? O sea tú ahí no sentí discriminación de nada porque de hecho había un grupo de chicos que ayudaban a armar las bicicletas y eran hombres! Si bien es cierto no daban las clases pero había un apoyo de chicos ahí, arreglando el tema, preocupándose de que la bicicleta estaba bien, ayudándote a ti, cachai? Entonces por eso no sé si verlo todo tanto como un género sino que es el programa en sí, de verdad que no discriminaban y eso de no discriminar no sé si es puntual o no pero sería fácil poner a hombres a hacer esto, me cachai? Yo creo que es un tema coyuntural nomás lo están haciendo pa mujeres pero el programa es perfectamente viable pa cualquier persona

¿Y el hecho de que te enseñaron mujeres, qué hubiese pasado si hubiesen sido hombres? ¿Hubiese sido lo mismo o te da lo mismo?

Pa mí eso no tenía...si tú te fijas acá son más hombres que mujeres entonces no tengo ese problema, a mí me da lo mismo, no era relevante para mí si fueran mujeres o no, lo encontré loable de que fueran mujeres pero no era lo principal, no era el asunto que fueran mujeres, era el programa, el programa era innovador porque yo no había visto nunca un programa de que alguien enseñara a otros a andar en bicicleta, me cachai?

Y de hecho no existe en esta ciudad o en este país como esta instancia...

No po, entonces que haya sido de mujeres yo creo que super bien pero no creo que eso haya sido como relevante sino que el programa en sí es relevante

Y por ejemplo todo este discurso feminista que tenía la misma organización en sí, ¿tú te identificaste en algo con eso o no te pasó nada?

No, no, la verdad es que no. Es que como no era lo más importante para mí en esto, no era la bicicleta porque era una actividad de mujeres, era la bicicleta porque quería aprender a andar en bicicleta, quería disfrutar andar en bicicleta por eso, no fue mi propósito porque era un grupo femenino, digamos

¿Y esto del rol de la ciudadanía, de una ciudadanía más activa, más participativa que ellas promovían tanto en las charlas?

Eso sí, eso lo encontré buenísimo porque te hacían entender que tú puedes ver la ciudad de otra forma y como tú puedes ver la ciudad de otra forma, puedes encontrar los dolores de la ciudad y cuando tú encuentras los dolores de la ciudad puedes hacer algo para evitar el dolor, y eso es lo bueno que tiene

Oye Olga, y por ejemplo tú me comentabas que como automovilista ahora eres distinta al manejando, ¿cómo eras antes de pasar por la escuela como automovilista?

Como típico gallo que se sube, un ser inerte arriba del auto que no ve nada, me cachai? Como que te encuevai, por decirlo así, en tu auto y no pasa nada a tu alrededor, en cambio tú cambias la visión cuando vas en la bicicleta porque te das cuenta que afuera del auto hay gente, hay movimiento. Hay auto, hay perro, familias con hijo, hay...y eso uno no lo ve arriba del auto

¿Y eso tú lo viste por el curso y por la bicicleta?

Por la bicicleta, porque el andar en bicicleta te hace ver más allá de tu nariz, el auto es un círculo cerrado, es como un cubo, estás adentro de un cubo entonces te da lo mismo el resto

Oye Olga, ¿y tú has tenido alguna preocupación más medioambiental? Porque igual se relaciona la bicicleta con el tema del cuidado de la ciudad, Santiago está súper contaminado, ¿tú tienes alguna preocupación respecto a eso?

No mucha, la poca que tengo la tengo antes de, no es como más que, si yo sintiese que las calles son más seguras pa poder irme yo a trabajar en bicicleta y no andar en auto o andar en Transantiago que contamina de hecho, yo lo haría pero todavía me da susto de que la gente en auto ni respeta ni los Transantiago ni nada, no se respeta

Sí, es verdad eso, llegan y te pasan por encima, se creen los dueños de la calle...

Pero también me he dado cuenta y uno cuando está arriba de la bicicleta y con lo que te enseñan las chicas ahí es que también hay mucha culpa del ciclista, y por qué? Porque no van con casco, no van con luces, generalmente van mirando la luna, no están de acuerdo al tránsito, cachai? Entonces ese también es un tema que no hay...

Como que falta educación vial para todos...

De todas maneras, de todas maneras. Y cuando tú andai en bicicleta por ejemplo la gente peatona no te ve porque como no andai en un auto, la gente peatón tampoco sabe compartir con las bicicletas en un minuto yo andaba en bicicleta por la ciclovía de Antonio Varas y una galla venía con audífonos y no me vio y yo estaba con el semáforo en verde pero ella no me vio, a un auto lo ve en cuanto no cruza, pero a mí no me vio, me escuchó, le toqué la campanilla, nada, y casi que me caigo de la bicicleta porque la tipa no me vio, no hay costumbre de eso como no ven un...no, entonces cuesta mucho, el peatón tampoco tiene esa visión. Entonces yo ahora tengo una visión de peatona, tengo una visión de ciclista y tengo una visión de automovilista

¿Cambia como la relación con los demás?

Sí, de todas maneras

Y tú durante la escuela conociste a más personas, a tus compañeras, ¿qué te pareció que haya sido un grupo tan diverso? Porque tú misma lo dijiste, era un grupo de mujeres de todas las edades...

Lo encontré genial. Piensa tú que había de todas las edades, dueñas de casa, profesionales, estudiantes y a todas nos aunaba una sola cosa que era andar en bicicleta, aprender a andar en bicicleta. Y lo bonito del grupo, por lo menos el que me tocó a mí cuando a alguna de nosotras no nos salía el ejercicio la otra te...dale, hacelo así mejor, mira a mí me resultó de esta forma...te estoy hablando de una hora, dos horas de una vez a la semana es poco po, no es nada pero genera esa cofradía pequeña en tan poco tiempo, de decir no, si tú podis, si yo lo puedo hacer trata de hacerlo tú así...yo eso lo encontré genial

¿Y tú crees que eso es porque eran mujeres tus compañeras o si hubiese dado igual si hubiese sido un grupo mixto por ejemplo como la misma ayuda?

Yo creo que no es del género, es de afinidad nomás y la afinidad la da aquí el propósito, y el propósito era aprender a andar en bicicleta, el sentirse, porque muchas sí sabían andar como yo, pero no nos sentíamos seguras arriba de la bicicleta, no nos sentíamos con destreza de andar en bicicleta entonces lo que se adquirió ahí fue eso, y eso creo yo que no tiene que ver con el género, no, porque he estado en otras actividades en que también hay mixto, hombres y mujeres, y cuando tú tienes un propósito en común se genera el compañerismo y eso es independiente del género

¿Y tú seguiste en contacto con alguna de tus compañeras?

No, la verdad que no

¿Y en el Bájate de la vereda tú participaste en el intermedio o en el avanzado que las sacaban a ruta?

Yo...fue un mix porque estuve en unas clases en aprendiendo del Bájate de la vereda pero también hice ruta, finalmente al final yo también hice dos clases de ruta pero como sabía yo harto pero como era más la inseguridad mía de manejar la bicicleta, inseguridad propia digamos, entonces por eso me hicieron ese proceso y al final del curso yo me bajé, yo fui a hacer ruta

¿Y cómo se sintió eso? O sea de pasar de que te sentías insegura en la bicicleta a después que ya te sacaron a ruta

Estuvo bueno, estuvo bueno, con mucho susto sí pero después cuando dejé, cuando ya el curso terminó yo empecé a salir sola, porque salgo con una amiga, salí y ya no sentía tanto susto de las micros o de los autos, entonces logré hacerlo sin tener mayores temores, si tú tenis temores más andai así, como tú ya estás tranquila andas tranquila y disfrutas más del proceso de andar en bicicleta

Y pasa, porque por ejemplo igual eso era un miedo, ¿te pasa de repente que ahora puedes lograr cualquier cosa, vencer cualquier otro miedo que tú tengas?

Sí, claro. Cuando ya salis de una te da más seguridad po, al final te da más seguridad

Te sientes más segura...

Sí

Oye ¿y por ti han empezado a usar la bicicleta otras personas, así como tu familia?

No, no soy agente de cambio tan grande, no, ni mi grupo es tan...

Pero de repente que te pregunten cosas, porque igual tú pasaste por un curso

Es que la mayoría de mis cercanos ya sabían andar en bicicleta, ya andaban en bicicleta y ya pa ellos el tema de la bicicleta no es cuento, ya lo superaron cuando eran cabros chicos po, cachai? Si la única que tenía el problema de no superación eso que yo no logré hacerlo de niña fui yo po, entonces pa ellos no...lo que sí era el tema de tratar de concientizar de que hay una cultura de bicicleta y que la mayoría de mi gente es automovilista y que hay que tomarle respeto al ciclista y que hay que tener consideración al ciclista eso sí lo he hecho más que el hecho de andar en bicicleta

Tú misma contabas hace un rato que no lo habías podido hacer antes, o sea que tu familia... ¿tú tienes más hermanos?

Tengo más hermanos

¿Ellos aprendieron a andar en bicicleta bien?

Mucho antes

¿Y por qué tú no?

Porque en mi época era carísimo tener bicicleta, entonces había 1 bicicleta para la familia, y en mi caso somos 4 hermanos...

Ya...y la ocupaban ellos...

Entonces pa mí nunca fue tanto tema, entonces yo dije ya, no importa, en algún minuto será...y yo de vieja, más de treinta yo aprendí a andar en bicicleta

¿Y cómo aprendiste a andar?

Mi ex pareja me ayudó aprender a andar en bicicleta, me dijo pero cómo no vai a aprender a andar en bicicleta, me hizo comprar la bicicleta y ya, salimos. Tenía la paciencia y él me sacaba a pasear po, ahí con él empecé. Entonces empecé muy vieja a andar en bicicleta y por eso que tenía la inseguridad de andar en bicicleta po, como no me había caído como los cabros chicos cuando se caen, ahí sí que me saqué la mugre una vez estando con él pero por eso tenía tanto susto, entonces yo resolví mi tema de bicicleta con más de treinta años...

¿Y te pasaba algo con eso, te daba vergüenza no saber andar en bici?

No, no soy muy vergonzosa, es que es un tema personal

¿Por superación?

Es que he andado en moto acuática, he hecho muchas otras cosas entonces mi tema era la bicicleta, en patineta, skate, pero en bicicleta no entonces

Claro, porque en el fondo es como no saber nadar...

Sí po, como no saber nadar...y sabía nadar, hasta buceo, cuestiones así, cachai? Entonces eso no lo había hecho

Claro. Y tú misma contabas que a tus cercanos los concientizabas de que oye, hay que tener respeto por el ciclista y todo, ¿te pasa por ejemplo que en la calle como peatona y ves a un ciclista pasando por tu lado en la vereda, de cierta forma te pasa que les dices algo o tratas de educar un poco?

Te molestan...cuando puedo lo hago, sí, cuando puedo lo hago

O sea que tratas de traspasar eso a otras personas...

Sí, ¿y sabes por qué? Por dos cosas. Uno, porque cuando uno anda en bicicleta aprende dos cosas importantes, a respetar al ciclista y a respetar al peatón, entonces si el ciclista anda por una parte que no corresponde estás dañando al peatón, y uno en la vida es ciclista, peatón y automovilista. Cuando tú andai en puro auto no alcanzái ni a sopesar ninguno de esos dos aspectos, cachai? En cambio cuando tú andas en bicicleta no sé por qué pero tú ves los tres

Mayor conciencia...

Sí po, mayor conciencia hacia otros...

Y bueno, tú seguiste en bicicleta después de la escuela

Sí, sí, trato de salir todos los domingos, en el lapso de invierno falté un rato pero trato de salir todos los domingos a andar en bici en el circuito Pocuro

¿Y sales con otras personas a andar en bici?

Sí, con una amiga, una amiga que me sigue el amén en eso, ella es ciclista más profesional, ha estado en cicletadas y todo eso...yo estoy de a poco adquiriendo la práctica por salir

¿Y no tienes otras amigas que se hayan interesado por el curso?

No, porque la mayoría como te digo yo sabe andar en bicicleta. Sí, en mi generación yo era la única que no sabía andar en bicicleta (risas)

¿Y qué te dijeron cuando les contaste?

Encontraron genial, lo encontraron genial, genial, porque bueno, yo entre todas las cosas yo he hecho muchos cursos, de muy variados tipos de cursos, muchos, entonces como bicicleta era como yaaa...otro curso más? (risas) en bicicleta no me creían, se reían, les tuve que mandar el diploma que estaba haciendo, otra cosa más de las locuras de ella, porque de repente como que hago un poco más de locuras, entonces era como una cosa más de locura pero después cuando les conté de qué se trataba, en qué consistía, quiénes eran las personas y todo

¿Y tu familia?

Una locura más, decían

¿Tú tienes hijos?

No, tengo sobrinos

¿Y tus sobrinos?

Se reían, lo encontraban genial que yo estuviera adulta haciendo el curso

¿Y ellos también andan en bici?

Sí po, todos andan en bici. Bici, bicicleta...hay uno que tiene una de éstas que son especiales pa hacer acrobacias entonces bicicleta po...

¿Y a ellos les has como les has enseñado no sé po, el mismo de tema de sacar la mano para señalar?

¡Ya saben! Ya saben, ya saben...cómo andar. Hay unos que se van al colegio en bicicleta entonces ya no...

Como que quedabas tú nomás...

Sí po, quedaba yo nomás po de mi grupo cercano

¿Y tú participas así como de alguna organización como social, comunitaria?

No, eh...a ver, el voluntariado del banco, que el banco tiene un hogar con personas con discapacidad cognitiva, de eso participo yo acá, que van, juntamos cosas, vamos a verlos, hacemos unos tallercitos, como ese tipo de cosas...

¿Y alguna otra cosa que quieras rescatar? ¿Alguna anécdota que te haya pasado durante el curso, algo que parezca como interesante de contar?

No, sólo que es una experiencia súper recomendable para todos, no solamente pa las mujeres, para todos

¿Tú crees que se debería ampliara toda la ciudadanía?

Yo creo que sí, no sé si las mismas chicas pero sí debiese hacerse para todos, para todos. Porque por ejemplo es bonito que por ejemplo pudiese ser una abuela con su nieto, que pudieran participar en esto, en cada actividad juntos porque aquí es cierto, es para la mujer, pero quizá falta uno para la familia, me cachai? Porque si tú ves Pocuro, Pocuro es familiar, papás con niños, y quizá falta eso darle orientación, no sé si las chicas pero un grupo que te genere esto que sea familiar, aquí si te tú das cuenta por las distancias y todo lo demás se logra poco la vida familiar o las actividades familiares, por las distancias, por los trabajos, todo lo que tú quieras, entonces quizá la cabida ahora es tratar de buscar canales de distracción familiares que sea deporte familiar, y la bicicleta es un buen deporte familiar

¿Y por qué crees que es importante andar en bicicleta?

Porque todo lo que te permite visualizar primero, piensa tú que cuando tú andas en bicicleta generas una rutina, una disciplina, te tienes que concentrar, puedes mirar a tu alrededor, puedes mirar la naturaleza, puedes mirar cuando una calle está con hoyos por lo tanto tú puedes decir por qué Santiago tiene hoyos

Te preocupa más...

¿Cachai? Por qué la gente bota basura, por qué la gente bota un chicle, el chicle se pega en la bicicleta. En el auto no se siente pero en la bicicleta sí se siente, entonces te genera una conciencia completamente distinta de tu entorno, y eso creo que debiese ser familiar

Claro, para todo el mundo, no sólo para las mujeres...

Eso...

Ya po Olga, eso fue mi entrevista, muchas gracias

Lo que necesites, ningún problema...

Entrevista Alumna 5, 48 años

Bueno, lo primero es que me digas tu edad, a qué te dedicas y en cuál escuela participaste

Tengo 48 años, trabajo en Xerox como analista y participé en la Escuela Bici Mujer en la versión que hicieron en Ñuñoa

En la primera del 2014, ¿cierto?

La primera del 2014

¿Esa es la única en la que tú habías participado?

Sí, la única. La primera vez que entro a la escuela, sí.

¿Y qué te llevó a ti a querer participar de la escuela?

Eh...lo que pasa es que tenía una bicicleta guardada hace mucho tiempo y tenía ganas de usarla pero tenía mucho miedo, no sabía andar en las calles y veía que todo el mundo, mi sobrina, todo el mundo, veía que la bicicleta estaba siendo muy popular y veía a la gente y tenía muchas ganas de poder atreverme, o sea lo hice por un tema de...y lo otro, la razón principal fue como sacar ese miedo y lo otro por salud, porque no hago nada de deporte, no practico nada, entonces sentía que una, me cargan los gimnasios, entonces que entre una manera entretenida de cuidarme en salud era usando la bicicleta

Ya. Oye pero ¿tú la querías usar por recreación o más como para transportarte?

La quería usar más que nada para recreación porque en el fondo igual pa transportarme, o sea, si podía transportarme a lugares cercanos, bien, pero pal trabajo no, porque trabajo lejos en Ciudad Empresarial en Huechuraba entonces sabía que la bicicleta no iba a servir pero para atreverme y para tratar de hacer actividades recreacionales y hacer cosas que me quedaran cerca ponte tú, en vez de sacar el auto mi idea era comprarle una canastita que todavía no se la compro pero cosas así como rápidas, ir de un pique al súper o ir cerca, o ir donde una amiga que vive a un par de cuadras, sí, para eso básicamente

¿Y tú cómo te enteraste de la escuela?

Eh...por las redes sociales me parece, por las redes sociales. Mira, lo que pasa es que mi sobrina es de esta onda bicicletas, entonces ella normalmente ha estado publicando así cuando no sé po, lo primero que fui, fui al Día del Planeta por ejemplo, en bicicleta. Al Día del Planeta que hicieron en Ñuñoa hasta Providencia, eso fue la primera actividad, y porque mi sobrina me invitó por facebook y parece que como a través de eso me puse como a mirar los links quiénes iban y parece que ahí llegué a Macleta, o esos típicos avisos de anuncios de facebook que a veces te dice te podría interesar y ahí vi la escuela, y como que la vi y fue como al tiro pa mí porque era justo en Ñuñoa, te fijai? O sea no me tocó verla y esperar un tiempo cuando la hicieran en Ñuñoa, entonces fue como anillo al dedo. La vi y me entusiasmé al tiro

¿Y eso lo viste cuándo, en el verano, a principios de año?

No, lo vi...fue como en abril el curso parece, o a mitad de abril, mayo, porque me acuerdo que nos tocó una clase en el día de la madre...creo que lo vi como en marzo, ponte tú, sí, como en marzo más o menos

¿Tú conoces a otras personas, a otras mujeres que hayan participado de la escuela anteriormente?

Eh...no, coincidentemente cuando publiqué en facebook, conté ahí que iba a hacer el curso de Bici Mujer, tengo una amiga mía que vive en Australia, imagínate, y ella desde Australia me comentó, me dice yo conozco a la Sofía de Macleta porque es amiga mía, pero nunca había escuchado que había este curso pa mujeres, nada, incluso yo invité a dos amigas mías más que también les gusta la bicicleta pero no engancharon así que al final me atreví sola, en algún momento soy media cobarde de repente pa ir, soy media tímida aunque no parezca pa ir a cosas así de grupo, entonces en algún momento titubeé pero al final no, me atreví. Me acuerdo que lo conversé con mi mamá porque yo normalmente vengo todos los domingos a almorzar acá cuando mi papá estaba un poco mejor, entonces le pregunté, le dije mamá, te molesta si llego en vez de almorzar a la 1 tomo estos talleres en la mañana y llego más tarde? Me dijo hazlo, de todas maneras, así que me sentí muy apoyada por ella

Ah, tuviste el apoyo de tu familia

Sí, de todas maneras, sí, de todas maneras

Oye y ¿qué te parece que exista esta instancia?

Súper buena, me pareció súper buena porque en verdad yo pensé, por ejemplo, yo me inscribí primeramente en el curso Aprende a pedalear porque yo encontraba que en realidad no sabía nada, me refiero en relación a la gente que anda en bicicleta por la calle, que se atreve, y es cierto, yo sabía pedalear pero yo pensé que tenía que entrar al primer nivel como nada, y cuando estuve ahí con las chicas y me dijeron no, tú tenís que pasarte al segundo nivel, no sé si alcancé a hacer una o dos clases con el primer nivel y después me cambié...

Una parece, yo te vi cuando llegaste como a la segunda clase

Parece que ahí dije me cambiaron, una cosa así, ya no me acuerdo. Y me parece súper bien porque me di cuenta que hay muchas mujeres que no saben andar en bicicleta, o sea que parece, uno puede pensar que es obvio pero no, no es obvio entonces encuentro que es una instancia pero increíble pa las mujeres que no saben andar, que se atreven y que tienen la valentía, y mujeres de todas las edades, que quedé también súper sorprendida, o sea yo me encontraba que yo era una de las más viejas pero en verdad vi gente de más edad y me parece súper bueno como iniciativa

Y que la escuela haya sido solamente de mujeres, ¿qué te pareció? El que las instructoras hayan sido mujeres, que te hayan estado enseñando mujeres y que tus compañeras hayan sido mujeres en vez de hombres, por ejemplo

Eh...me pareció súper como atinado, en el sentido de que me sentí súper cómoda. Creo que es una cosa de sentirse apoyada por el género, de mujeres que como que todas las mujeres que estábamos ahí, mi sensación es como que no nos atrevíamos, te fijai? Entonces, si bien es cierto que estaban estos chicos que nos apoyaban, le ponían aire a las bicicletas ellos eran como colaboradores, pero sin embargo había mucho

empoderamiento femenino, las instructoras, todas secas, te fijai? Compartían los conocimientos, súper bien entonces encuentro que el rol femenino fue súper power o sea, sí, muy empoderadas

¿Sí? O sea que en vez de hombres que te hubiesen enseñado ¿tú hubieses preferido siempre mujeres?

No, es que me encantó, me encantó. No lo habría cambiado por otra cosa, tal vez ahora que sepa un poco más, tal vez si hubiera un taller me atrevería a hacerlo con hombres. Pero por ejemplo, si hubiera un taller con las mismas chicas ponte tú, una etapa dos, lo volvería a tomar con ellas. O sea, si me dieran a elegir entre esa o el de hombre, volvería al femenino, sí

Oye y ¿tú conociste a otra gente ahí en la escuela, mantuviste el contacto con otras personas?

Mira, básicamente contigo (risas), con el resto de las chicas como que al principio siento que costó entrar un poquito en confianza, como que íbamos, la clase terminaba y cada uno pa su casa digamos, no se generó mucha camaradería al principio, y al principio todas es como un poquito más individual pero yo te diría que ya a la mitad o incluso las últimas clases más pal final igual no fueron tantas, fueron como dos meses, ocho clases creo

7 clases, sí

7 clases, te fijai? Yo te diría como que ya a partir de la cuarta en que ya se generó más instancia en que hola, conversábamos un poco más, pero no, solamente contigo

¿Y cuál fue el aporte de la escuela para ti por ejemplo en cuanto a lo práctico, en cuanto no sé, por ejemplo, conocimientos que te entregaron?

En cuanto a conocimientos no, bacán, todo súper bien porque eran cosas tan sencillas como que te enseñan a doblar, que tenis que sacar la mano, a soltar una mano porque en realidad todas las cosas, si bien es cierto sabía pedalear, pero no era capaz de sacar una mano del volante, por ejemplo, las cosas prácticas, o no sé, los conocimientos bien prácticos, frenar de repente que no teníamos que parar, y más encima los conocimientos de mecánica por decirlo así de los talleres que tuvimos, de lavar la bicicleta, de las cosas. Ahora, igual siento que quedé con gusto a poco porque por ejemplo a lo mejor le faltó no sé, ya, saquen la rueda, cambiemos la rueda, el tema de oye, supongamos que se pinchó, hacerlo, o tal vez hace falta una clase más o no sé si no todas las mujeres tienen interés en eso porque de repente la mecánica se ve un poco...

Como que ve se masculina...

Claro, o más que masculinizada como que se ve más dura, como que no atrevis a hacerlo. Pero sí, todo lo que es la parte práctica, o sea las leyes, el enseñarte de que tenis que estar a un metro, el bajarte de la vereda

¿Eso te sirvió?

Sí, de todas maneras, o sea hoy día las pocas veces que saqué la bicicleta después, o sea, o cuando volvía de regreso a la casa lo hacía por la calle te fijai? En algunas partes me iba por la ciclovia y por otras partes me iba por calle, y manteniendo y usando todo lo que aprendí, o sea avisar cuando iba a virar y todo eso

¿Y habían cosas de esas que tú ya sabías antes o fue todo nuevo para ti?

Eh...habían cosas que en el fondo yo había visto básicamente, sí me había fijado que había gente que sacaba el brazo para doblar, te fijai? Pero las mínimas te diría yo, yo te diría que fue no sé, 95% de aprendizaje y a lo mejor sabía un 5%, no, súper bueno

Y por ejemplo con respecto a este miedo que tú decías que tenías a la calle y todo, ¿te ayudó la escuela a perder el miedo?

Sí, me ayudó a perder el miedo de todas maneras. O sea, yo antes ponte tú no salía a la calle, como te digo, mi bicicleta estuvo en la bodega, te acuerdas que todos me decían que parecía que la bicicleta estaba nueva y era que la bicicleta había estado en la bodega mucho tiempo, entonces yo lo poco que había usado antes la bicicleta era así cuando salíamos con algún amigo, agarrábamos no sé la bicicleta en la camioneta y nos íbamos a un parque, pero así por la calle no, no me atrevía a sacarla no, me daba miedo atroz. Y hoy día sí, de que si el día está bonito, un sábado, me atrevo a sacar la bicicleta, me atrevo. Lo que sí sigo con miedo yo creo que en la noche todavía no me atrevo, pero básicamente también por susto no sé si te acuerdas que yo en una clase conté una experiencia que a mí me había tocado un tipo en bicicleta...

No, no recuerdo...

Cuando tuvimos esta clase de cuando fue esta chica como

¿Del Observatorio?

Del observatorio

Ah, yo falté esa clase...

Ya, bueno, o sea no sé si vale la pena que te lo cuente...

Sí, dale

Ya, eh...lo que pasa es que yo justo antes de entrar en la escuela como ponte tú una semana antes yo un sábado, que fue EL sábado que me atreví a sacar la bicicleta porque el día estaba precioso, ¿te fijai? Yo ese sábado salí, anduve por mi sector, o sea por Elicer Parada, por Ñuñoa, y a mí me paró un tipo de repente como con cara de instructor de gimnasio, así musculoso todo con short y me para y me dice disculpa, te puedo decir algo? Me dijo. Te vas a dañar las rodillas porque tienes el asiento muy bajo, entonces me dijo, déjame ayudarte con el asiento, me dice ponte por acá ahí parada en la vereda, bueno pa hacerte corto el cuento caí redondita, o sea me empezó a hablar de que él era kinesiólogo, me empezó a hablar que las rodillas, que la postura, que las mujeres siempre se echan a perder no sé, la columna, que me sentara derecha en la bicicleta. Finalmente, el tipo termina poniéndose detrás en la bicicleta, no mira, tiene que haber sido mucho rato, me engrupió no sé, por decirlo de alguna manera, 20 minutos, hasta que al final el tipo se pone detrás de la bicicleta y me empieza a tomar de las caderas y me dice no, córrete, la cola tiene que estar bien atrás. Bueno, finalmente el tipo me toqueteó, me apuntaló por decirlo de alguna manera, entonces yo por eso te digo, caí redondita, como que quedé en shock entonces por eso no podía hacer nada, no podía hacer nada, entonces como que en algún momento como que reaccioné y le dije me estás poniendo incómoda, logré zafarme de él, tomé la bicicleta y me fui pero rajada, corriendo. Entonces por eso te digo, eso fue como una semana o semana y media, dos a lo más, que partiera la escuela fue LA vez que me atreví a sacar la bicicleta y me pasó esto, entonces por eso

te digo, yo creo que mi temor a salir también va relacionado con mi experiencia que tuve, traumática, de hecho que yo la conté en la escuela y la chica del Observatorio me dijo por qué no me escribes una carta, por qué no lo documentas esto es importante, bueno, al final nunca lo hice pero entonces por eso creo que de noche no me voy a atrever a salir, porque me siento como en peligro, me siento como intimidada, o sea si de día, si me pasó esto de día a las 3-4 de la tarde, eh...no sé, además yo había escuchado que, tenía otra amiga que también andaba en bicicleta que me decía que los ciclistas eran todos super amistosos y que te ayudaban, entonces por ejemplo si tú andabai con una rueda pinchada o tenías cualquier problema, otro ciclista como que siempre te ayudaba entonces yo tenía como la sensación del tipo, o sea le creí todo, que era kinesiólogo

¿Y el tipo andaba en bicicleta también?

No, pasó caminando, cuando yo iba andando en bicicleta me dice hey, hey, disculpa, ¿te puedo parar, te puedo decir algo? Y yo así como sí, me dice: oye tienes el asiento muy bajo, te vas a dañar las rodillas y todo

Parecía lógico lo que te estaba diciendo...

Exacto

Por eso le creíste...

Sí...

Oye y con este tema de este incidente y volviendo a la escuela, ¿te sirvió de algo como pa poder superar un poco ese trauma?

O sea sí, en el sentido de que voy a...es como que ahora...yo sentí que la próxima vez yo tengo que seguir nomás, ¿te fijai? Van a pagar justos por pecadores, puede que alguien sea de buena voluntad o te quiera hacer una consulta nomás, o sea sentí que ahora no, tengo que tratar de caminar, seguir o sea de andar en bicicleta y no parar, no hacer caso a eso, pero dentro de todo igual fue una experiencia fuerte. Si la cuento no parece tanto, pero créeme que sentirse tocada, toqueteada por alguien extraño, que te tome las caderas, te eche pa atrás, que sientas sus manos en tus nalgas es horrible, o sea, bueno no se puede comparar una sensación de violación física, sexual, pero créeme que me sentí violentada, violentada como mujer, fue súper traumático, por ejemplo, yo nunca más pasé por esa calle, nunca más anduve por Elicer Parada y si hoy día tomo mi bicicleta de nuevo tampoco voy a andar por ahí, te fijai? Porque sé que el tipo puede ser del sector, te fijai? Entonces...

Qué penca, o sea, esto igual le pasa a muchas mujeres en bicicleta, o caminando...

Sí po, y además yo creo que si tú lo vai a denunciar me tinca que no queda en nada, que en el fondo te preguntan, no tenís ningún antecedente, cómo se llama...

Cero protección...

Claro, entonces...

¿Y cómo fue la primera vez que te devolviste a tu casa pedaleando por la calle? Pensando en ese miedo...

Primero, físicamente... ¿tú dices después de la escuela?

Claro, o clase a clase, la primera vez que te devolviste a tu casa pedaleando por la calle, tratando de vencer este miedo que tú tenías...

Eh...bien, o sea lo único que no me acompañaba mucho era el estado físico. Como teníamos las clases en Ñuñoa, cerca de Pedro de Valdivia yo tenía que subir. Lo que sí me pesaba era el tema del estado físico que me costaba subir un poco, pero no, en cuanto a sentirme mucho más tranquila, mucho más segura de todas maneras

¿Te sentiste como más...empoderada?

Sí, empoderada de todas maneras. Me creía la muerte porque andaba, o sea no sé po, publicaba las fotos, te fijai? Sentía que, me sentía que estaba superando un obstáculo que lo tenía a lo mejor muy en la cabeza, me di cuenta de que era capaz. Y además el último día cuando me premiaron por el esfuerzo, te fijai? Eso fue ya como lo máximo, como un regalo de Dios

Te sentiste bien...

Sí, me sentí como que se valoró el esfuerzo, como que las chiquillas se dieron cuenta que igual me costaba, que igual el físico no me daba, te fijai? Sé que fue bien duro, en algunos trayectos las piernas no me daban, o sea sentía los tirones en las pantorrillas, bueno, acá arriba en los muslos, no me daba, quería tirar la esponja pero no, lo logré, súper orgullosa...

Qué bueno...es curioso que digas eso porque yo de repente te veía llegar a la escuela así como vestida bien deportivamente, yo dije ah esta chica debe hacer deporte, debe venir de la bicicleta, de subir cerros porque tú tenías una mountain bike, entonces yo dije ella debe querer a lo mejor mejorar esa habilidad po

(risas) No, nada, nada...lo que pasa es que me entusiasmé mucho ponte tú, y me compré ropa así buzos especialmente, lo que sí me acuerdo era que tenía un short de estos de ciclistas que me lo había comprado años en Estados Unidos, no sé po, yo creo que cuando me compré la bicicleta hace 15 años atrás, por suerte que no había engordado mucho, todavía me quedaba bueno (risas), entonces estaba como motivada, no, estaba súper motivada con la escuela, entonces como que después empecé a comprarme ponte tú, tengo una polera de color fosforescente porque las cosas que aprendía: hay que ser visible, que te vean en la calle, hasta leseras po, andaba con un collet medio fosforescente, te fijai? O sea, y hasta el día de hoy tengo pendiente, he visto varios ciclistas con estas casacas que son medias verdes fosforescentes y lo tengo pendiente, y me la voy a comprar porque en el verano voy a salir a andar en bicicleta

¿Vas a salir a andar en bicicleta? Me parece muy bien...

Sí

Oye, ¿y qué te pareció a ti ver que había este grupo de mujeres, la gente que coordinaba la escuela, trabajando por mujeres un día domingo en la mañana, que organizaban toda esta actividad, las clases?

Me pareció súper bien, de hecho me sentí como que me hubiera gustado participar así con lo que fuera, con mi aporte, te fijai? Lo encontré como súper bueno, la organización, o sea eh...las chiquillas como súper entregadas a su trabajo, en el fondo, no tengo idea...bueno, me imagino que la directiva recibe su cierta

compensación monetaria, pero casi que sentía que algunas lo hacían porque les gustaba, casi que voluntaria, no sé si en realidad sea el caso, a lo mejor todas reciben su compensación económica, no tengo idea

No, creo que son todas voluntarias

¿Sí? Pero me encantó, las encontré a todas como instructoras como súper buenas, y así como dignas de ejemplo, siento que les tengo admiración, esa es la palabra

¿Y te dieron ganas como de seguir participando de otras cosas?

Sí, me dieron ganas, o sea, eh...creo que es un bonito trabajo, creo que igual no sé, ayuda montones a las otras chicas, el ayudar. Yo también tengo como una parte social, ponte tú, que no sé si te acuerdas que conté pero yo aparte de mi trabajo soy terapeuta floral entonces como con las Flores de Bach tú siempre queris ayudar a las personas, entonces todas las actividades social, o de ayuda a mujer o en general, de cualquier tipo de cosas, de eventos, de organizaciones en que haya que ayudar a causas me motivan mucho...

¿Tú participas de eso, de alguna organización o alguna...?

Sí, por trabajo hay varias empresas que están en algo que se llama United Way, que es una organización que ayuda a gente de escasos recursos de La Pintana, de Paine...en donde soy mentora y estoy, cómo se llama, tengo un mentado que es de un colegio de La Pintana que es una chica en este caso, y nos juntamos cada 15 días, entonces tratamos de orientarlos a lo qué es lo quieren estudiar ellos después

Como orientación vocacional...

Claro, entonces los tomamos en terceros medios. Estamos todo el año en terceros medios haciendo mentorías, ellos, nosotros a veces vamos a La Pintana, ellos a veces van a nuestra oficina y les hablamos de lo que es la vida real, el mundo, entonces en ese sentido soy mentora, soy parte de United Way...también todas las actividades no sé, como las del día del niño o las de ir a pintar jardines, a hermostear, todas esas cosas...

Estás tú ahí al frente...

Sí, de hecho recibí una mención súper linda ahora en septiembre, una premiación por el espíritu United Way, así que fue igual súper lindo porque yo ya llevo participando varios años así que...

Qué bonito...

Sí...

Oye, y en síntesis, ¿qué puedes decir que te aportó a ti la escuela como persona, como mujer?

Primero, yo creo que lo más importante valentía. Valentía, ¿te fijai? Atreverme a poder sacar la bicicleta, antes me moría de miedo entonces creo que superar el miedo, el miedo a cualquier cosa, en lo que sea, yo creo que es un tremendo logro, es como un potenciador heavy porque te atreviste a una cosa, después podis pasar al siguiente escalón, entonces primero valentía, te fijai? Me quedaron las ganas de seguir, no lo he hecho por circunstancias de la vida, no se ha podido, te fijai? Pero con ganas de seguir y con ganas de desarrollar la parte física porque pa que me acompañe también

el estado físico porque también me encantaría ir a las actividades, salir a los Bicipaseos o salir con amigas, te fijai? Todo eso me encantaría pero el sentirme que me la podía se lo debo a la escuela, porque sino créeme la bicicleta estaría años botada

Todavía estaría botada...

Sí, hoy día yo me atrevo a sacarla, te fijai?

Oye, ¿Y tú cómo te mueves por la ciudad?

En auto...

Eres automovilista...

Lamentablemente, sí

¿Oye y el haberte subido a la bicicleta, y después seguir subiéndote al auto te cambió a ti en algo la perspectiva hacia los demás?

O sea, de partida ahora pa manejar soy mucho más cuidadosa. En ese sentido, ahora como automovilista soy mucho más cuidadosa, me fijo en los ciclistas, de hecho llego a la esquina, miro pa los dos lados porque como aprendí que de repente si tú mirai pa un puro lado puede aparecer igual un ciclista, o sea, como automovilista soy mucho más respetuosa de los ciclistas porque como que pienso que podría ser yo la que está en esa bicicleta. Ahora, igual veo hoy día que hay algunos que andan pésimo, que se suben a las veredas o que manejan rajados y como que sé que todavía hay mucho que aprender, pero como automovilista no, soy más respetuosa y de hecho por ejemplo, si yo no trabajara en Ciudad Empresarial, si trabajara ponte tú en Providencia o en alguna parte más cerca te juro que me atrevería a irme a la pega en bicicleta pero no se puede, pero si algún día llego a trabajar más cerca o sea créeme que espero sacar la bicicleta, al menos en verano, no te voy a decir que todo el año porque con lluvia o con frío es complicado...

¿Y antes de hacer el curso, cómo eras como automovilista?

Pésima. Pésima con los ciclistas...

¿Sí?

Sí, me enojaba, los retaba porque encontraba que manejaban pésimo, se metían por el lado, no entendía que ellos eran un vehículo más, te fijai? Entonces siempre era como ¡ay! Estos ciclistas...odio a los ciclistas, era como la frase odio a los ciclistas así como uno dice odio a los taxistas, a los micreros, como que son otra raza...la verdad es que sí, es que los odiaba y no, encontraba que manejaban, que andaban por bicicleta súper mal y lo otro era que yo me corría, si veía otro que venía por detrás en el espejo retrovisor y me corría pa no dejarlo pasar, no sé si me cachai. No le daba la pasada, o sea yo decía no, tiene que esperar porque yo soy el vehículo, él tiene que esperar, porque cuando pasan por el lado, esos cerquita que se te meten por entremedio del auto o que te tocan el espejo ya ahí sí que los odiaba a morir, pero no los dejaba pasar porque sentía que eran un peligro, como que no me daban el espacio suficiente por la otra pista si se metía un ciclista yo me iba a tener que ir ahí lento, lento con ellos entonces no, lo reconozco, era pésima conductora con los ciclistas...

¿Y ya no?

No, ya no. Trato, les doy su espacio, me corro, trato también de adelantarlos lejos, no de adelantarlos cerca, a veces incluso espero que pase el auto a mi izquierda, espero que pase y yo pa adelantarlo, o sea no los paso así rozando no, no porque pienso que podría ser yo, te fijai? Entonces...

Oye, y por ejemplo las veces que saliste en bicicleta después, sola... ¿Te cambió en algo como la forma de percibir la ciudad o la forma quizá de ver a los otros, que en el auto como que es distinto?

Sí, absolutamente es distinto. Andaba mucho más atenta, mucho más alerta, te fijai? Eh... como contenta pero alerta, con todos los sentidos puestos, es verdad que cuando uno anda en auto tantos años es casi como automático a veces como que llegaste a una parte y no te diste ni cuenta. Ahora mucho más alerta, más atenta a los semáforos, si veía rojo-amarillo había que parar, no era como con el auto y estabai en amarillo pasabai nomás porque sabes que alcanzai, acelerai y listo, pero como no me daba el físico (risas) no podía acelerar, así que tenía que parar... ponte tú lo otro que me di cuenta es que había cosas que no había visto cuando andaba en auto, te fijai? Como que vi una reja que yo paso todos los días cerca de mi casa y que tenía un letrero que decía almácigos, habían plantitas, que cuando pasai en el auto rajado no las veis, entonces me di cuenta cosas que no había visto, ponte tú aquí venden plantas, o aquí hay una reparadora de ropa, no sé... había cosas que en el auto jamás las vi y de hecho lo otro que me gusta mucho es caminar, porque al caminar te dai cuenta de las cosas sí, no, me cambió la perspectiva de todas maneras. Lo otro que también andaba muy atemorizada es por los perros, siempre tenía susto de que me fuera a morder un perro cuando andaba en bicicleta así que andaba más atenta

Oye, ¿y cómo fue entonces bajarse del auto pa subirse a la bicicleta?

Eh... lo que pasa es que era una cosa media adrenalínica pero era rico, te fijai? Porque hoy es viernes, mañana sábado, era panorama, esa es la palabra. Voy a sacar la bicicleta, mañana me visto con mi traje para salir a andar en bicicleta, con mi reflectante no sé po, con la mochila atrás con el triángulo, era panorama. Era como oye, ¿qué vai a hacer mañana? No, mañana voy a salir a andar en bicicleta... no, rico, pero la pena es que no lo podía hacer tan seguido así que pasaba el fin de semana nomás

Oye, y por ejemplo al tema del medio ambiente porque se dice que igual la bicicleta como que ayuda a mejorar... ¿a ti te pasa algo con ese tema, te interesa?

Sí, obvio. Sí po, todo lo que sea que podamos dejar esta tierra mejor, bienvenido sea. Sí, más ecológico, obviamente el auto lo uso porque aprendí siempre a andar en auto y es como una cosa del trabajo pero me encantaría poder... insisto, si tuviera una pega o si mis papás vivieran más cerca, cachai? Y lo otro si tuviera mejor estado físico, te fijai? Pero créeme que si estuvieran esas condiciones privilegiaría andar en bicicleta, de todas maneras

Y la infraestructura igual de repente, ¿o no?

Sí, igual las ciclovías de repente no son de lo mejor, no hay muchos lugares buenos, porque hay unas ciclovías de Ñuñoa que pasai por al lado del árbol, o sea mala

Que serpentean...

Sí, malas. Pero tengo fe, cada día le están poniendo más foco a esto de las ciclovías, cada día siento que están más preocupados de eso, y siento que es casi este boom, como la moda. Yo hoy día siento que hay muchos ciclistas, muchos, muchos, o sea en 5 años...y muchas mujeres, cosa que lo encuentro genial, o sea encuentro que la bicicleta casi, casi que es una moda, o sea es increíble cómo ha cambiado...

Se ha masificado...

Sí, montones o sea, mis sobrinas viven tres paraderos más allá y mis sobrinas vienen en bicicleta, te fijai? Y tengo sobrinas grandes, con 23, 28, y ellas salen, te fijai? Tengo una que va hasta cerca tuyo, en Santa Isabel que trabaja en una productora desde acá, que ella vive casi en Puente Alto y ella se va en bicicleta para allá, te fijai?

¿Y eso desde antes o como por tí?

No, ella siempre fue buena pa la bicicleta, por eso te digo, yo la admiraba y ella siempre me decía, bueno, mis sobrinas no me dicen tía, me dicen titi, y siempre me decía ya po titi, traiga la bicicleta pa que salgamos a andar una vuelta así que ellas estaban súper contentas cuando yo me metí a Bici Mujer

Eso te iba a preguntar, ¿cuál fue la opinión de tu familia, de tus amigos, la gente cercana?

No, a todos les encantó. Todos me apoyaron, no sé po cuando subía una foto de Bici Mujer o que subí la foto del este, no sé po si tenía 5 o 6 me gusta, tenía 25 me gusta, cachai? O sea todos me apoyaron, todos así...además que me acuerdo que antes de que supiera de la escuela, ponte tú en febrero me acuerdo que me junté con un amigo que no veía hace años y fue una cita entre comillas que nos juntamos a tomarnos un café en bicicleta, entonces nos juntamos en un cafecito en Pocuro ahí, y fue como oye qué rico que venis en bicicleta, yo también quiero le dije, entonces me dijo pero si tú podis, hazlo, es cosa que te atrevoi nomás y después en marzo supe de lo de la escuela y después puse mi diploma, me escribió y me dijo viste? Te pasaste, lo queriai, lo hiciste realidad, o sea fue como que sentí súper apoyada

¿Y te sentiste como más segura de ti misma?

Sí, de todas maneras. Por eso te digo, en lo que es la bicicleta, no, bien. Por eso te digo, eso también reafirma mi personalidad, aunque no se note, de verdad yo soy tímida, en serio. Y como que me sentía más segura, era así como si el lunes alguien te pregunta oye, qué hiciste el fin de semana? Salí a andar una vuelta en bicicleta así como me la puedo

Orgullosa de ti...

Sí, orgullosa

Oye, ¿y tú has promocionado el tema de la escuela o de andar en bicicleta en otras personas?

No, la verdad es que no mucho porque las amigas que andaba en bicicleta y que yo invité, que era dos en particular, no se interesaron esa vez y en realidad ellas ya sabían andar en bicicleta, y ellas andan por la calle así que como que no tenía mucho sentido, el resto, como que no tengo a mucha más gente a quien decirle porque en verdad todas mis sobrinas son grandes y andan todas en bicicleta o en mi trabajo no hay como mucha...

¿Pero lo conversaste, por ejemplo o le contaste a alguien en tu trabajo, a alguna amiga?

No, sí les conté, me acuerdo que me tocó una cosa de oficina que fuimos a Rosa Agustina y yo estaba estudiando porque tenía el domingo siguiente la prueba, y yo andaba con mis apuntes estudiando, y todos me decían y en qué estai, porque algunos estaban no sé po, jugando en las canchas, porque era un momento de esparcimiento libre y yo ahí estudiando, estaba ahí sentada en un banco pero estudiando y todos y tú en qué estai, estai estudiando, y yo no, es que tengo examen pa mañana claro, sí... así que...

Oye y ¿has salido con esas sobrinas que tú dices que andan en bicicleta o con tu amigo, has salido con ellos en bici?

No, no, como que por eso te digo que después de la escuela no se ha dado mucho más pa salir, y bueno ya después vino el frío

Saliste sola entonces, ¿y cuántas veces más saliste después de terminar?

Unas 3, 4, no mucho más

¿Siempre a pasear?

Sí, siempre

¿Y qué otro aspecto podrías destacar de lo que la escuela significa o significó para ti o que aporta a la sociedad, pensando en la educación vial?

Sí, bueno, de partida creo que aporta a todo el empoderamiento femenino de la mujer, porque ahí en el fondo...y sin diferencias sociales, ahí en la escuela habíamos de todo, había gente de todos los niveles sociales tanto incluso las instructoras también, uno se podía dar cuenta de eso, entonces primero todo un tema parejo, encontré que era así totalmente horizontal, que en ese sentido obviamente hay que tener las lucas pero yo encuentro que era un precio bastante asequible en general, y además podía pagarlo en dos pagos, entonces en ese sentido encontré que era muy asequible. Y bueno, por otro lado, todo lo que te enseñan del tema de infraestructura vial, de cómo hacerlo bien, de cómo aprender, yo encuentro que súper bien, o sea me encantó. Y ahora también que aporta en entre comillas de personalidad si pudiéramos decirlo así, de alguna manera, en mi caso ponte tú superar un obstáculo, enfrentar un miedo que tenía yo creo que a muchas les ha pasado, o sea yo me imagino estas señoras que ni siquiera sabían pedalear, o sea pa ellas tiene que haber sido increíble...

¿Y tú conversaste con ellas, tuviste la oportunidad?

Yo vi un par de repente que así que en el fondo cuando estaban pedaleando, me acuerdo que me crucé con ellas y me acuerdo que las alentaba, me acuerdo cuando nos cruzábamos y las veía que venían así medias tiritonas pero me acuerdo que les decía bien, bien, los estás haciendo bien...yo me imagino que pa ellas tiene que haber sido súper heavy, o sea si yo sentí que podía, me imagino que una persona que estaba en cero y pudo andar en bicicleta, tremendo logro...

¿Y tú te ves participando no sé po, de la escuela o de la misma organización?

Mira, yo creo que si tuviera mejor estado físico, a mí me habría gustado ser instructora porque como yo pasé por eso, te fijai? Había conversado a lo mejor con

las chicas, oye sabes que si les interesa o si necesitan, pero hoy día no podría ser instructora hasta que no tenga estado físico, sobre todo tú te acordai po, en los recorridos largos ahí yo moría pero a nivel escuela si me diera el tiempo, de todas maneras, o sea si pudiera estar en alguna actividad con ellas o que las pudiera ayudar en algo, de repente en charlas o no sé, no me ocurre cómo, te fijai? Pero...aportar, yo me acuerdo que en algunos minutos hasta pensé por ejemplo, porque yo también estuve reforzándome con flores con la escuela porque en las flores tenis, bueno, ahí tengo un letrero de las flores de Bach que hay como en distintos aspectos que tú trabajas las emociones, entonces yo me acuerdo que me estuve reforzando las flores de los miedos que de repente todas estas mujeres pa que se crean el cuento, pa que estén contentas, pa que sean alegres hasta pensé en algún momento que podría darles flores, pero sí, como actividad es súper linda. Sí, ahora hay que tener el tiempo, te fijai? Pero es bonita la labor que hacen, encuentro que es súper power empoderar a las mujeres y tener estos logros, que uno al principio piensa que a lo mejor no, tú veis que había algunas que lo lograban, y sí lo logran, yo no sé cuánto es el porcentaje de la escuela que mujeres que no lo logran, no sé si tú has podido hablar más con ellas...

No, la verdad es que no sé pero no creo que sean muchas tampoco, porque en la escuela nuestra, no sé si te acuerdas en la graduación que hubo como una que pudo, una o dos, eran como señoras igual ya mayores, y claro, tal vez por una cuestión de miedo, que no se atrevieron, pero en general parece que la gente como que lo logra. De hecho, se van como bien contentas por lo que noté...

Sí...

Oye, algún aspecto que quisieras destacar que no haya estado en esta entrevista, algo que te haya llamado la atención cuando llegaste...

Creo que dentro de todo igual se hizo un buen grupo en los distintos niveles, creo que fue rico sobre todo en las últimas...o sea, todo fue bueno porque fuimos aprendiendo, pero en cuanto al tema de como compañerismo, camaradería, como crear lazos, creo que en las últimas sesiones es como que a lo mejor debieron haber sido 3 meses, no sé...

Es que siempre pasa, cuando estás a punto de irte como que todos se hacen amigos (risas)

Claro, como que quedé con gusto a poco, porque en las últimas sesiones compartimos más, conversamos un poco más, te fijai? De hecho, bueno tú creaste una instancia al tiro con esto de que algo nos dijiste o sea, tomaste el hilo pero el resto no, porque por ejemplo hoy día sería entretenido que alguien dijera oye, les tinca que nos juntemos a tomar un café, que lleguemos en bicicleta...

O ir a las cicletadas o Bicipaseos...

Claro, o algo, te fijai? Que así como ¿les tinca? Sería re entretenido volver a encontrarnos

¿Tú te quedaste con algún contacto, le pediste el mail a alguien, el Facebook?

Eh...no tengo a nadie, me acuerdo que lo hablamos, que ah, espérate, me acuerdo la que me escribió porque le mandé una foto esa vez que nos tomamos, que yo creo que debe estar en el contacto en el Gmail la...uy, se me olvidó el nombre, porque estaban como las dos hermanas y otra chica...

Bueno, de partida necesito que me digas tu edad, si es que se puede, tu ocupación y cuál es tu cargo o tu posición dentro de Macleta

Yo tengo 32, cumplí 33. Nací en el 81, no sé si tengo 32 o 33...33 parece

¿En qué mes estuviste?

En julio

32

Ah ¿sí? Ah bueno, después lo puedes calcular porque estoy en un lapsus (risas)

¿O 33?

¡33! (risas). Ya, soy actualmente miembro de la directiva de Macleta y estoy participado en el equipo de investigación. Soy kinesióloga y me dedico a realizar investigación en temas de actividad física.

Ya, partiendo entonces como con el origen de Macleta y el origen también de la escuela. Macleta surge en el 2006 y la escuela en el 2008, ¿por qué surge la escuela? ¿Dentro de la organización cómo es que surge?

Mira, en ese entonces Macleta no tenía un afán de educación como el matiz que ha ido tomando en los últimos años. Macleta surge como un grupo de abogacía para mostrar que otra forma de transportarse por la ciudad era posible, para visibilizar la bicicleta como una forma de moverse en la ciudad cuando no lo era, y menos lo era para mujeres, cuando las únicas cifras que habían en Santiago y en Chile que eran las de Street Davies que habían hecho una medición de línea base de las primeras ciclo vías que se habían construido en Santiago con las platas del Banco Mundial por ahí por el 2005 y esa cifras apuntaban a que en verano, en mejores condiciones, en las comunas más acomodadas como Providencia y Ñuñoa tenían 14% de uso de mujeres y el resto eran hombres y no 14% de la gente que se mueve en algún medio de transporte, no, sino que dentro de los ciclistas sólo el 14 eran mujeres y en el invierno bajaba como a 3% del total de ciclistas, o sea las mujeres casi no figurábamos. Y eso yo lo veía a diario en la calle, cuando andaba en bicicleta no veía a mujeres, era muy raro encontrarte con gente en bici y era más raro aún encontrarte con una mujer así que parabai y te saludabai porque era un acontecimiento en el día y eso se veía, se veía en la calle, se veía en las cifras, en las pocas cifras que habían y no era tema para el Gobierno, entonces nosotras éramos un grupo de abogacía para visibilizar el tema, visibilizar que no hay mujeres andando en la ciudad y que la bicicleta es una solución pa miles de aspectos, en sí nosotras funcionábamos un poco con Ciudad Viva, con Bicicultura, con otras organizaciones emblemáticas más antiguas, sí, los recreo vía también...y después ya Macleta ya hace un par de años la bicicleta se empieza a transformar en este boom y adquiere este matiz de medio hipster y ya empieza a ser un cosa de moda y ya Macleta empieza a adquirir una connotación distinta, ya no tanto de la abogacía, la abogacía pasa un poco de moda. Ya de hecho nadie tiene que estar haciendo abogacía para mostrar que la bicicleta es una posibilidad de transporte en la ciudad, eso ya no se necesita hacer, sino lo que se necesita hacer son otras cosas como realmente decir todavía, todavía decir que necesitamos infraestructura y necesitamos que se nos dé prioridad en muchos aspectos, una ley diferente y también educar a la población, que es una pega que el Gobierno nuevamente como muchas otras pegas no hacen, entonces la hace la sociedad civil y nosotros todos un poco ese tema como hoy día somos una organización que estamos haciendo algo relativamente serio en torno a la educación.

Oye, ¿y cuántos miembros son en Macleta? ¿Cuánta gente participa, cómo llegan?

Eh... ¿históricamente o ahora?

Porque históricamente tú fuiste una de las fundadoras, ¿junto con...?

Fabiola y bastante trabajando en conjunto con gente de otras organizaciones con Lake Sagaris de Ciudad Viva, con Amarilis de Bicicultura, con Gonzalo y Lina de Ciclorecreovía, con ellos. Nos apoyaron hartito en ese entonces y en ese momento nosotras sumábamos de manera bastante poco formal a las personas que se unían por períodos cortos, por actividades puntuales o que eran amigos de nosotros o amigos de Macleta pero no había una membrecía tan formal. Después eso se fue formalizando te diría, después de la segunda escuela

¿Eso fue en el 2008?

Eso fue en el 2010. Porque el 2009 no hicimos escuela si no me equivoco, la escuela de El Bosque, después de esa escuela nosotras empezamos a incorporar a la gente de una manera un poco más formal y en general empezaron a integrarse alumnas o instructoras al equipo Macleta y ahí ya empezamos a hacer incorporaciones ya más selectivas a pasar a ser lo que es ahora, digamos, que la gente se vincula durante un año o como voluntaria, o como instructora en la escuela, o como colaborador o haciendo otro tipo de actividad ligada a, nosotras probamos un poco a ver si esas personas tienen el perfil, si entienden bien nuestra idea, si realmente son personas con las que se puede contar, y que son personas responsables, y después el equipo lo debate y decide anualmente, o a veces semestralmente, todavía eso no es muy riguroso pero aproximadamente una vez al año se está incorporando algunas miembros que son dos o tres en general.

¿Y cuánta gente participa actualmente como miembro de Macleta?

Tengo que contarlas porque... a ver, la Paty, la Cynthia, la Vivi, la Sofía, la Ivana, la Andrea Albagli, yo, la Teté, la Yane, y hay dos que están así como no sabemos si van a seguir... eh... la Magda, la Abigail y está... alguien se me va... bueno, somos entre 10 y 13

Ya. Y esas 10 o 13 ¿son las mismas que participan como instructoras, por ejemplo, en la escuela?

Sí, sí, todas participamos como instructoras en mayor o menor medida. Algunas van a todas las clases, algunas vamos menos

¿Y cómo ha evolucionado por ejemplo la escuela desde sus inicios en el 2008 hasta ahora el 2014, por ejemplo en cuanto a la metodología aplicada o la forma de enseñanza, o la misma organización de la escuela

Yo no sé si soy la persona más adecuada para contestarte porque yo no soy miembro del equipo Escuela desde la segunda escuela yo dejé el buque, yo no he participado desde la tercera escuela en adelante en la organización, entonces yo no tengo muy claro cómo se organiza ese equipo, funciona bastante independiente de Macleta, obviamente hay cosas de Macleta que se conversan en cuanto a la escuela pero toda la operacionalización de la escuela la trabaja este equipo pequeño, entonces son 4 personas...

Pero lo que tú has visto...

Nosotras cuando partimos éramos una misma cosa, Macleta y la escuela...eh...después en el fondo ya desde que la escuela se empieza a hacer de manera permanente, después de la segunda escuela empieza a tener una periodicidad de al menos dos veces al año, incluso una vez cuatro o cinco, creo hubo un año en que fue una locura (risas). Está este equipo que ya es bastante estable, que es Sofía y Vivi, y Paty cuando se sumó también ha estado así, entonces nosotras al principio partimos y establecimos una metodología de trabajo bastante más diría yo, para haber sido la primera escuela fue una metodología súper rigurosa, súper acabada diría yo, porque yo siento que hubo una especie de relajo, quizá estoy un poco hablando de más porque yo la verdad no soy tan cercana a la escuela, de hecho un poco crítica de que la escuela se lleve todos los aplausos de Macleta y sea como la principal prioridad, porque la educación es una cosa nomás de las varias que nosotras deberíamos cubrir, un poco hacia crítica de la escuela en ese sentido como el rol que se lleva dentro de Macleta, monopoliza mucho pero obviamente soy la que impulsó la primera escuela, la que creó en el fondo el curriculum inicial. Este año se hizo una reformulación del curriculum por lo que entiendo que no sé qué tan profundo y qué tanto se terminó aplicando, eso se lo debieras preguntar a Ivana y Sofía que son las que estuvieron trabajando eso, no sé si lo que hablamos se ejecutó o no, no tengo claro, así que tendrías que verlo con ellas. Pero por lo que yo veo, las veces que he ido a la escuela y que he estado como instructora yo veo más o menos el mismo formato inicial, o sea lo que para mí me dice que pueden ser dos cosas: uno, que el inicial fue bastante bueno, no requirió demasiados cambios, partimos con una idea de 8 sesiones si no me equivoco, tengo que revisarlas, trabajamos con una ficha, una ficha de la alumna y una ficha de la instructora, la ficha a la alumna se le entregaba todos los contenidos y se le entregaba a la alumna una ficha y había una ficha de la instructora que tenía claro todo lo que tenía que explicar en esa sesión y lo que tenía que hacer. Yo siento que después hubo un relajo, estas fichas ya no se ocupan, ya no están, cachai? Como que se hizo un manual en un momento ya para la segunda escuela, entonces estas fichas se transformaron en un manual, yo no tengo claro si el manual se les hace llegar a las alumnas o no, por lo menos yo sé que no se les entrega en papel

Por mail...

Lo cual en el fondo no se hace que la gente tenga una idea, no tengo claro eso pero no hemos hecho una evaluación tampoco, no sé si el Equipo Escuela lo ha hecho no soy la mejor para hablar de la escuela porque no sé cómo operan, no sé si hacen una evaluación anual, semestral, relacionada a finalizar cada escuela, de su propio trabajo, de los resultados, básicamente lo que estamos haciendo es investigación de Macleta desde la escuela en vez de hacerlo desde el mismo Equipo Escuela, quizá sería lo ideal cachai, que es un tema. Pero yo siento que el curriculum es más o menos el mismo, un poco reestructurado pero más o menos son los mismos conceptos los que se enseñan, casi todos los mismos desde el principio y la forma en que se transforma quizá ha cambiado un poco, el material que se entrega también ha cambiado, ponte tú esa vez en la primera escuela nosotras pudimos entregarles un material, un libro a cada alumna que era un libro que Ciudad Viva estaba editando y tenía el tiraje en ese momento y les pudimos entregar o los mapas de Santiago con todas las ciclovías. Teníamos recursos en ese sentido, no de la escuela, sino recursos asociados, teníamos el apoyo, era bien armado, la primera sesión fue la sede de Ciudad Viva, cachai, en que invitamos a las alumnas a una conversación que duró 2 o 3 horas que fue súper rica, esas cosas ponte tú ahora por la frecuencia que tiene la escuela y la demanda que hay no se han podido hacer más porque en el fondo entorpecería quizá, hablando de costos-beneficios y de presupuestos con que se cuenta hacer todo eso que antes se hacía a lo mejor habrían muchas alumnas que no podrían acceder nomás porque los costos eran más altos en el fondo, nosotras no cobramos mucho por esa escuela pero como era la primera nosotras pusimos una serie de recursos, pusimos una serie de recursos que ahora en el fondo no están pero hay una esencia que sí se mantiene, que haya información, que haya una graduación, cachai? Que hayan hitos, todas esas

cosas son bastante similares desde el principio

¿Y por qué enfocarse netamente en mujeres, digamos la escuela? Porque ya, la organización es femenina pero quizá la escuela podría haber sido abierta, mixta, a toda la ciudadanía...

Bueno, porque la escuela es de Macleta básicamente, y responde a necesidades y lineamientos que Macleta establece entonces si el día de mañana Macleta establece que la educación no se requiere porque nacieron 20 consultoras que se dedican al tema y el ministerio de educación tomó el tema, bueno, nosotras vamos a decir que la línea es otra y vamos a hacer desaparecer la escuela porque ya no es necesaria, porque la absorbió el Gobierno o lo que sea. Entonces la escuela no es más que una respuesta a una necesidad de Macleta, por lo cual el eje de trabajo de Macleta es el género, la bicicleta con una perspectiva de género, por lo cual la escuela no podría responder a otro lineamiento que no fuera ése

Claro, eso era también lo que te iba a comentar, esa mirada feminista que tiene la misma escuela, pensando en las charlas que se imparten, digamos, por qué y para qué? A qué es lo que apunta la escuela, digamos como con este enfoque y que también se traspasa o se intenta traspasar un poco a las alumnas

Tú dices por qué incorpora este...? A ver, Macleta es una organización feminista, y parte de nuestro discurso, si bien el principal es la bicicleta como modo de transporte, también lo es el feminismo como causa entonces nosotras nacimos no sólo porque hay menos mujeres andando en bicicleta sino que también porque tenemos convicciones feministas, nosotras las mismas miembros creemos que para lograr la equidad en la sociedad tienes que afrontar muchos aspectos y la equidad de género es una de ellas y nosotras tenemos, se habla, se estratifica a las organizaciones de la sociedad civil la más básicas son las monotemáticas, podrían ser los Furiosos Ciclistas, tienen sólo a la bicicleta. Nosotras somos un poco más evolucionadas en el sentido de que ya mezclamos dos temáticas y trabajamos por las dos temáticas, entonces este discurso feminista implantado en la escuela responde a lo mismo que yo te decía, la escuela responde a las necesidades de Macleta no es un ente independiente, y Macleta tiene el discurso de género como parte de su objetivo, promover la equidad de género en la sociedad no sólo en el uso de la bicicleta

En ese sentido entonces, cuál crees tú que es el aporte de la escuela a las alumnas, en cuanto por ejemplo, a la autovaloración femenina, o sea por ejemplo, el tema de trabajar la autoestima, no sé po, en este caso mediante el cuidado del cuerpo, la promoción de la vida sana...cuál crees tú que sería el aporte que estaría dando o que quiere dar, que quiere entregarle a sus alumnas la escuela?

En cuanto a...

En cuanto al tema de género propiamente tal

Yo creo que el empoderamiento, a veces suena un poco ex temporáneo según el contexto en el que pongas la escuela como que, si tú llevas la escuela a una comuna vulnerable ahí tú entiendes que la bicicleta sí es un medio de empoderamiento importantísimo

¿Por qué?

Porque estamos hablando de mujeres que no tienen acceso a la ciudad, porque no tienen plata para transportarse entonces tú les das la bicicleta como medio...esa vez que nosotras hicimos la segunda escuela que fue en El Bosque nosotros no sólo hicimos las clases, sino que las alumnas que se graduaron en situaciones, hay

alumnas que se quedaron con su bicicleta con la que aprendieron y eso fue muy lindo porque nosotras trabajamos en conjunto con Recicleta, que estaban recién, recién empezando, que no habían hecho prácticamente nada antes de la escuela Bici Mujer con Macleta, y ese proyecto no sólo fue dotar de la posibilidad de pedalear en la ciudad, empoderar en la calle usando el espacio público sino que además darle el medio, porque no podís hablarle a una mujer que no tiene una bicicleta de lo maravilloso que es andar en bicicleta y andar en la calle si no tiene las lucas pa comprarse. Entonces ahí es un medio de empoderamiento, cachai? Eh...en una mujer que anda en auto y no se baja de la 4x4 y vive en este espacio, en mi metro cuadrado móvil como nosotros llamamos, es también un modo de empoderarse pero quizá desde otra perspectiva, depende. Hay mujeres que incluso súper acomodadas económicamente se suben a la bicicleta y ven el mundo diferente, y a lo mejor esa mujer sí tenía situación de violencia intrafamiliar, uno no sabe, pero también produce un modo de empoderamiento el cambiar de foco, el tener un foco distinto pa ver el mundo porque transportarte en un metro cuadrado móvil a transportarte y ser parte de la ciudad porque todo lo que haya te afecta, ya te cambia la visión y ya te empodera desde otra perspectiva, desde la perspectiva ciudadana y ahí te hace ser un ciudadano más activo

Eso, pasando al tema de la ciudadanía, porque en el fondo parte también del discurso de la escuela es promover una ciudadanía más participativa. En ese sentido entonces, ¿cómo crees tú que la escuela puede digamos aportar o promover a las alumnas esa conciencia ciudadana? Pensando que hoy en día la ciudadanía pareciera ser que está como aletargada, como en su propio mundo digamos

Yo creo que mira, a través de la encuesta nosotras tratamos de notar un poco si hay cambios en esto, si esto se ve, si efectivamente la mujer abrió los ojos en otro sentido que el sólo pedalear, si efectivamente empezó a participar. Esa es francamente la pregunta si empezaste a participar en una organización que antes no participabas...

(Interrupción)

Eh...esa es una de las cosas que nosotras queremos ver. No sé, mi respuesta es sí, en qué medida? No sé. A mí me basta ver a las mujeres que integran Macleta ahora, que un porcentaje importante fueron alumnas o han sido instructoras de la escuela y ellas han vivido en carne propia el cambio, en el fondo, y se han hecho parte de Macleta y no sé cuántas se han hecho parte de otras cosas, eso es un poco lo que se busca con la encuesta pero yo no tengo duda de que muchas cambian su visión respecto de que al menos le genera...algo les remueve el hecho de ver mujeres trabajando por mujeres y haciendo cosas desde la sociedad civil sin ningún respaldo de nadie, o sea, esto es autogestionado, automotivado, auto todo, aquí nadie nos dijo ni cómo, ni dónde ni por qué, cachai? Y eso igual les remueve a algunas mujeres, y hay algunas que probablemente no les remueve nada, cachai, no les cambia nada, creo que también hay de todo, yo creo que uno lo ve también en las actitudes, en las graduaciones, durante la escuela, como que hay algunas que llegan como exigiendo, como que nunca entendieron que esto lo hizo una persona igual que tú, no es una gran institución que recibe platas de, cachai? Creo que hay de todo

Claro, porque tú misma, por ejemplo, al ser una de las fundadoras de una organización social, de la sociedad civil también me imagino que tenías esa inquietud por ejercer una ciudadanía mucho más participativa, más activa o no?

Sí, sí, o sea a mí me parecía...yo...mi motivación inicial no fue basada en ejercer ciudadanía más activa porque siempre tuve en mi concepto de persona el ser una ciudadana activa, un poco cuando tú eres alimentada toda la vida con algo, tú no ves la vida sin ese algo, es parte de tu constitución, es parte de tu forma de ver la vida, no hay otra forma. Yo a lo mejor visualizo que hay gente que a lo mejor no hace nada

por el mundo, me entendis? Pero para mí esa es la forma de vivir, yo fui dirigente scout, había hecho cosas antes, siempre he estado haciendo cosas entonces pa mí no era raro llegar y hacer algo nuevo, porque yo visualicé la necesidad, yo tenía una inquietud y decía cómo hay tanta gente que no conoce esto que es tan valioso, no puede ser que yo sea la única que tiene acceso a esto y el beneficio maravilloso que esto significa porque es demasiado, o sea de mantenerte saludable hasta ahorrar plata, es todo, de la velocidad a la que te transportas, al acceder a muchas cosas que no podrías acceder sin bicicleta, es mucho entonces yo decía cómo puede ser que nadie sepa, sólo yo y unos pocos saben entonces esa fue la inquietud, no fue una inquietud de que hagamos que la gente sea ciudadanos más activos, eso fue un descubrimiento posterior.

¿Y cómo se descubre eso? ¿Cómo te das cuenta tú? Más allá del tema de que ya, que haya alumnas que hayan seguido participando como instructoras o sea han hecho miembros...según tu experiencia, por ejemplo, qué has podido ver en alumnas que a lo mejor no se han unido a Macleta pero que tú has sabido de gente que ha seguido participando, de gente que sigue haciendo cosas

¿Qué click les hace a esas personas?

Sí, porque yo me imagino que tú tienes o has podido tener acceso, digamos durante las mismas clases, o después terminado el curso conversar con esa gente y saber no sé po, qué les pasó a ellas...porque igual es un tema participar de una instancia como la escuela, por ejemplo, y después salir, como que a lo mejor te cambia un poco...

Decir qué hago yo...sí, yo creo que hay algunas que...yo creo que va como en una cosa constitucional bien personal, es como la capacidad de observar, de ver cachai? No de mirar sino que de ver qué está pasando, es el interés propio, yo creo que mucho tiene que ver con un interés propio de curiosidad o de motivación personal o de capacidad de observar, todo junto diría yo. Como que hay gente que también valora, no vive en un estado de depresión, quizá que tiene cierto eh...creo que mucho de motivación personal y de estructuras quizá familiares, de lo que tú viviste, lo que tuviste. Yo creo que muchas que ejercen el cambio es también por el ejemplo y pueden haber visto a estas mujeres que se sacan la cresta todos los domingos por bolitas de dulce, cachai? Más que nada por la gratificación de saber que estamos haciendo algo. Y hay algunas que están propensas a recibir ese mensaje porque no tengo claro qué características personales, realmente hacer que ese grano germine y se transforme en algo...ellas también en un sujeto activo, no tengo claro qué es lo que tienen esas mujeres que se transforman en un sujeto activo, no te puedo responder esa pregunta, la verdad que creo que no he hablado lo suficiente del tema, quizá no ha sido mi inquietud abordar ese tema nunca

Sí, porque tú vas más como por vida sana...porque de hecho esa es como la...me acuerdo yo de la escuela que participé que tú diste la charla respecto a...

Sí, me encaletaron la charla. Esa es la que me carga, la sacamos de hecho (risas)

¿Sí?

Sí, no, ahora pusimos otra (risas)

¿Y qué otra?

Lo que pasa es que esa charla entró por unos motivos que no debió haber pasado, la mantuvieron por motivos ridículos de mantener una weá nomás, no la debieron ni haber integrado ni mantenido, la metieron porque una persona llegó diciendo que quería hacer una charla en Macleta, le dieron el espacio y después la mantuvieron por

motivos que yo no entiendo, quizá por la inercia con la que funciona un poco la escuela, entonces ahora la cambiaron pero sí, mi interés es un poco por lo profesional el tema de la actividad física pero también yo estoy en el tema de la actividad física y en el building environment, el ambiente construido, el urbanismo, la ciudad entonces esas dos cosas son de mi interés, porque en la salud se habla mucho de los determinantes sociales de la salud, y esa es mi área de interés, los temas sociales en salud. Porque en el fondo si tú no tienes espacio para la actividad física tú eres sedentario porque el ambiente no les permite, da lo mismo si es un sujeto educado, una persona que sabe que es importante hacer actividad física si no hay espacios no va a hacer actividad física porque el determinante social funciona como una barrera, entonces ese es mi tema que sólo la actividad física, por eso yo terminé como linkeando estos dos temas, el urbanismo y la actividad física terminaron siendo más mi área de expertise y es en lo que me estoy empezando a dedicar más profesionalmente también. Porque es un tema en pañales, es un área de investigación muy, muy nueva a nivel mundial, las transdisciplinas son todavía cosas muy ajenas a las disciplinas, no se saben juntar muy bien y esto del urbanismo con la actividad física están empezando recién como a ver cosas pero hay poco

Claro, a correlacionarse..., y tú, cómo parte la inquietud de querer moverte por la ciudad de una manera distinta, que es a través de la bicicleta, desde qué época tú estás usando la bicicleta digamos como medio de transporte

Yo empecé en el tercer año de la universidad, entre 2000, 2001 y 2002, porque una compañera de curso en la universidad se iba en bicicleta y ella me decía, ah yo llego en 15 minutos. En 15 minutos? Y en dónde vivís? Y me dijo dónde vivía, calculé y era más o menos la misma cantidad de cuadras y yo dije yo me demoro media hora y me voy colgando en la micro a las 8 de la mañana y tengo que hacer dos trasbordos pa una distancia ridícula que podría durar 15 minutos en bicicleta, entonces no puede ser que me vaya a demorar la mitad, no vaya a gastar en pasaje o sea, no hay por dónde perderse. Sí, me dijo si querí nos vamos juntas qué se yo, que nos vamos juntas, las pelotas! Me compré la bicicleta más barata que habían de remate, las más baratas del mercado. Horrible, incómoda y todo pero yo ahí constaté y no me bajé más...pero fue por una amiga que me dijo lo que se demoraba ella...

Y ahí cómo lo hiciste pa tomar la decisión y pa tirarte, porque en el fondo la infraestructura para ciclistas...

Ah no, vereda y calles chicas. O sea, al principio pura vereda y calle chica, después calles un poco más grandes y después ya a transformarme en una ciclista urbana, eso ocurrió así como para ir a todas partes en bicicleta, porque yo iba a la universidad nomás en bicicleta, después empecé a ir a la casa de un tía ponte tú, que vivía un poco más lejos pero también como conejeando, vereda, y después yo me metí a una campaña, que fue por el motivo que yo empecé a armar Macleta, que fue la campaña Bicivílzate, que fue una campaña del Gobierno con los mismos fondos de Banco Mundial y qué se yo, no sé si te manejai en eso, se estaba haciendo esta campaña y ahí yo llegué a Ciudad Viva a preguntar si yo podía ser voluntaria de la campaña porque a mí me interesaba promocionar el uso de la bicicleta nomás, si yo decía cómo nadie lo conoce si es un tesoro que nadie cacha, cómo puede ser, yo quiero ayudar a difundirla. Entonces llegué hasta...llegué en bicicleta, esa fue mi primera pedaleada larga, cómo no voy a llegar en bicicleta, si quiero ser voluntaria de esta cuestión cómo no voy a llegar en bicicleta y ahí ya me había comprado una bicicleta mejor y ahí ya había pasado harto tiempo, ya llevaba como 4 años andando a los lugares más cercanos siempre en bici, a la universidad siempre en bici pero todavía no era 100% ciclista urbana...ya si tenía que ir al centro iba en metro, cachai? Pero al llegar a esa campaña ahí ya conocí a ciclistas hardcore po, estaba el cabecilla de los Furiosos Ciclistas, habían varios cabecillas de los de Arriba é la chancha, entonces habían varios personajes que llevaban 10 años andando en bici pa todos lados y cuando yo llegué a Ciudad Viva esa vez andando en bici dije ay, no era lejos...y no estaba ni full

cansada, ni full transpirada ni nada y después ya, pero igual todavía vereda y después ya fui a un par de reuniones con gente de esta campaña y todos por la calle po, solamente calle y ahí ya una vez en grupo, ahí ya no me volví a subir más a la vereda po, pero la primera vez que pedaleé por la calle distancias largas y sólo calle fue acompañada por esta gente, esa fue mi escuela

Oye y esos ciclistas que tú dices que conociste, metiendo el tema de género, eran digamos, porque yo me imagino que deben haber sido más hombres que mujeres...

Sí, eran hombres. Bueno, la campaña como en el fondo estaba liderada por Ciudad Viva, Arriba 'e la chancha y Furiosos Ciclistas y Casa La Paz eh...la presidenta de Ciudad Viva era Lake, trabajaban varias mujeres, la Vale...habían varias mujeres que estaban metidas en la campaña pero que no necesariamente eran ciclistas así que básicamente éramos bien pocas, había una niña de Arriba 'e la chancha que andaba en bici y el resto eran puros hombres, así el 80% y claro, esa fue una constatación de...y después claro, fui a un par de cicletadas de los Furiosos y era un ambiente super testosterónico y daba esa sensación de tan cargado a lo masculino que a mí me llamaba ene la atención, o sea era una demostración más de la realidad nomás, de lo que se veía en la calle y de lo que se veía en las cifras

Y por qué crees tú que...porque hasta el día de hoy quizá se mantiene un poco...quizá con cifras un poco más, digamos, levemente más elevadas en el caso femenino pero siguen siendo más hombres que mujeres ciclistas, por qué crees tú que se da eso?

Yo creo que tiene que ver con la aversión al riesgo, yo creo que es riesgo la palabra. Riesgo es una de las palabras, quizá la predominante y la aversión al riesgo mayor en el caso de la mujeres...el hombre se valida también desde asumir riesgos la mujer más bien lo contrario quizá, el prevenir el riesgo, el resguardarse, el tema del espacio público, el tema de andar en la noche yo sé que pa muchas mujeres es un tema andar en la noche en bicicleta cuando en realidad más tema debería ser andar en auto, andar en taxi, andar en micro o a pie que en bici. Yo me siento más protegida en bicicleta que en cualquier modo de transporte en la noche, o sea me puedo saltar un semáforo...en un auto tú estás parada en un semáforo en rojo, alguien te tira una piedra en el auto y cagaste, y se te mete un tipo y te roban el auto o cualquier cosa. Pero en cambio en bici eso no te pasa, pero sí, esa situación de noche pa una mujer yo creo que es bien intimidante, además ir sola sin ninguna cobertura, lo sienten muy desprotegido. Está este tema que nosotras también hemos estudiado de la etapa vital, del ciclo vital de la mujer y el período de tener hijos entonces eso es un gran vacío de bicicleta, las mujeres todas describen que desde que se embarazan hasta que el hijo tiene 10 años ya dejan de pedalear porque son traslados para el cual nuestra ciudad no está preparada, eso. De nuevo, determinante ambiental fuerte y el no tener infraestructura, si tuviéramos infraestructuras y bicicletas en una familia acorde a las necesidades de todos, tipo de mujer y de personas, ciudadanos en el fondo, transversalización de roles ojalá, hombres también, no debiese ser esa una limitante pero lo es por el tipo de ciudad en que vivimos, eso no pasa en Dinamarca ni en Holanda y lo constaté (risas). En Dinamarca son los hombres los que andan con los niños, no las mujeres, mayoritariamente...rara vez a una mujer con el niño en la bicicleta así que es como el tema cultural también y qué más, a ver...yo creo que esos factores siguen siendo muy potentes y evidentemente nuestras ciudades no son tan seguras como nosotros creemos y no tengo claro cómo están las cifras en las comunas menos acomodadas, no sé cómo, qué es lo que estará pasando en comunas que no sean del sector oriente de Santiago, yo creo que la bicicleta el uso de las mujeres debe ser más bajo pero no tengo datos. No me costaría mucho apostar por eso pero no sé, no lo tengo claro. Yo creo que esos son factores fundamentales, seguridad, ciclo vital.

Y tú dices que bueno, tú partiste andando en bicicleta como medio de transporte

más digamos por una motivación digamos como instrumental, pa transportarte, para ahorrarte que venías apretada en la micro y qué sé yo, pero después con el tiempo cambió en algo tu percepción respecto a que la bicicleta por ejemplo es más que ahorrarte la micro, ahorrarte la plata sino que empiezan a aparecer quizá cosas como ah, estoy cuidando el medio ambiente, por ejemplo, en una ciudad tan contaminada como Santiago...surgen en ti esas preocupaciones?

Sí, en el fondo yo creo que un poco yo caracterizaba a los ciclistas antes en personajes. Yo creo que todos los que andábamos en bicicleta hace 10 años éramos personajes especiales, hoy día ya no es especial andar en bici, cualquier weón anda en bici, cachai? No tenís que tener una volá de vida pero yo creo que si tú hacíai una encuesta de ciclistas hace 10 años todos eran vegetarianos, cachai? (risas) Todos eran vegetarianos, todos tenían una volá del medio ambiente o una volá política, una parada política en la vida súper fuerte o algo que los hacía ser ciudadanos especiales, desde algún punto de vista. Hoy día no, cachai, porque ya se masificó y ya es una cosa común pero antes sí, ocurría eso pero mi volá era hacer de nuestra sociedad una sociedad más saludable, cachai? Después ya empecé a verlo más amplio y después empecé a cachar que pa mí empezó a ser mucho más que mi medio de transporte, también empezó a ser mi punto de encuentro con personas, me empecé a hacer amiga de gente que tenía mi mismo estilo de vida, cachai, en el fondo empezai a encontrar puntos de encuentro con esas personas que también andan en bicicleta o que participan de una organización, ya sea de bicicletas o de temas más amplios relacionados tangencialmente con la bicicleta y claro, me empecé a meter en temas de ciudadanía activa, como súper penetrada por las ideas de Ciudad Viva, súper, entonces yo reconozco mis mentores de ese lado y es súper así, yo tengo vínculos con otras personas de otras organizaciones pero pa mí todas las ideas que han venido de Ciudad Viva han sido súper potentes y me transformaron mi visión de la ciudad y es un poco que la actividad física es un matiz pequeño dentro de lo potente que puede ser la transformación de una ciudad por la bicicleta, y transformar la ciudad, o sea tú transformas el espacio público en el espacio en que vives, cachai? Más allá de transformar al ciudadano en una persona más amigable, si realmente llega descansado, llega ejercitado, si realmente se enferma menos es una ciudad entera la que se enferma menos no porque los habitantes están menos enfermos sino porque la ciudad está menos enferma, hay menos ruido, hay menos contaminación visual, acústica, de todo tipo, entonces es una medicina pa la persona y además es una medicina pa la ciudad, para visualizarlo más así, y empecé a meterme en toda la onda de las ciudades lentas, ponte tú, después me fui a viajar y a las primeras ciudades que fui fue a Copenhague y a Ámsterdam, que fueron mis paradas así que no las iba a sacrificar por ningún motivo, cachai, iba a sacrificar todo el resto. Sacrifiqué España, Francia, o sea fui a Francia pero sacrifiqué todo el sur, España, Italia todo eso no fui, ni a Grecia ni a nada, pero no me iba a perder Dinamarca, cachai? Nadie va a Dinamarca pero yo la primera ciudad a la que fui fue a Dinamarca, cachai? Fui a Viena, fui al congreso de Velo-city entonces era un tema de construcción de ciudad que ya se transforma en una visión mucho más amplia

Oye y volviendo al tema que tú mencionas de Velo-city, lo que estuve averiguando es que la escuela ganó un premio, los Premios Visionarios, qué pasa en el sentido de que a la escuela o a la organización, a Macleta los empiezan a invitar digamos de instancias más internacionales. Cómo influye eso en lo que pasa después, o sea en el lineamiento que va teniendo la escuela

Yo creo que acá de nuevo no soy la persona ideal pa contestar, esa sería la Cynthia, la periodista, quizá es bueno que tú le hagas esa pregunta a ella, ella lo tiene mucho más claro, hace un monitoreo de medios entonces tiene un panorama más global de cómo tiene un impacto Macleta en la prensa, en la sociedad o desde afuera. Yo lo que te puedo decir es que veo que Macleta se gana este premio internacional y resuena un poco en los medios locales por el trabajo de nuestra periodista que lo hace ver y también porque a Chile le importaba mucho cómo se nos ve, o sea es un tema de en

qué lugar estamos en la OCDE en determinado asunto, en un tema cuando se nos reconoce afuera recién reconocemos adentro, eso es una cosa sabida, entonces un poco aunque haya sido Visionaries, lo ganamos por votos y votos que nosotras movimos, porque nosotras tenemos una capacidad de mover gente que vote, cachai? Obviamente Macleta merecía ese premio, no porque haya sido voto del público y nosotras hayamos movido votos es menos. Evidentemente por lo mismo teníamos que ganarnos el premio, porque movimos mucho más votos que todos los demás, porque tenemos más impacto que todos los demás y eso es justo, la metodología que ellos usaron para premiar fue esa, es mucho más valioso lo que te valoran las redes sociales que lo que te valora un panel de expertos de jueces de un seminario que se hace en Viena, me entendís? Pero sí cuando nosotras ganamos este premio y nos reconocen afuera, los medios se vuelcan bastante y te ofrecen reportajes, y también tú mejoras tu curriculum como organización, si tenemos un premio afuera ya te miran de otra forma como también te miran de otra forma cuando tienes en tu organización una persona que es de afuera quizá, porque Chile tiene también esa cultura, que valoramos porque es de afuera, porque el premio te lo dieron afuera aunque haya sido no sé

Pero en el fondo esto es una reafirmación para la organización, para el equipo Macleta, de que lo están haciendo bien?

Pa mí no, yo no lo veo así. Yo como miembro más antiguo quizá con mi propia visión quizá muy sesgada no sé, pa mí hay otros marcadores que tal vez serían mucho más importantes que un premio afuera

¿Cómo cuáles, por ejemplo?

Yo creo que el día que nosotras tengamos los financiamientos que tenemos que tener ponte tú, que nosotras digamos hey, demostremos tener un peso específico sobre las autoridades, yo creo que eso pa mí sería mucho más reconocimiento, poder decir oye, se tiene que crear un fondo de fomento nacional al uso de la bicicleta que contenga estos ejes, y eso se escuchara y se tramitara de esa forma. Creo que en eso hemos tenido un peso un poco mayor como organización. Nosotras ponte tú, nosotros no tenemos lo que tienen en Quito hace 20 años, que es la CicloQ que es una ciclovía gigante, o el Ciclopaseo, que es como si se cerrara la Alameda de punta a cabo, cachai, hasta completa, una gran avenida completa que cruza toda la ciudad y eso está garantizado con lucas, se ha financiado siempre, todo el año desde hace 20 años y nosotros no tenemos eso, todavía no tenemos tal impacto en nuestras autoridades como pa decir sí, esto indudablemente hay que hacerlo, hay que destinar recursos. Donde están los recursos yo siento que se nota dónde están las prioridades, denota dónde están las prioridades, y los recursos todavía no se ven, cachai, no se ven...entonces yo siento que todavía no estamos como para decir sí, hubo una inflexión importante, ya pasó a otro nivel, cachai, y creo que estamos en esa especie de transición

Pero todavía no se llega...

No, y pa mí los premios afuera son un poco challa, un poco fuego artificial y quizá las más nuevas quedan así como medias deslumbradas porque nos dan un premio afuera, pero yo lo pongo en contexto y yo sé lo que ese premio afuera significa, yo sé cómo se gestó, sé qué es lo que es ir afuera y recibir ese premio, y sé no es nada al final, sé que no pasó nada producto de ese premio afuera. Lo que sí pasó fue que nos vimos más en Chile, porque en Chile está la política de reconocer al que viene con algo de afuera

O sea en el fondo les sirvió para darse a conocer, como difusión...

Pero yo no siento que eso por sí solo sea un hito para nada

¿Y cuál crees tú que es la importancia de más allá de promover la bicicleta como medio de transporte el tema de la educación vial? Porque lo que está haciendo la escuela es educar vialmente digamos a estas mujeres que entran a participar, no solamente el subirse a la bicicleta sino también cómo comportarse como ciclista...

A: Yo no sé si nosotras somos muy buenas educadoras viales...

Pero en el fondo son las únicas que lo están haciendo...

Somos las únicas que lo estamos haciendo y me da risa porque yo no tengo idea cuáles son las normas del tránsito y de repente cómo yo, con lo anárquica que soy para comportarme en el tráfico, hago clases de esta cuestión. Porque en realidad para nosotras la escuela es una excusa y toda esta enseñanza del tráfico pa mí es un detalle y hasta me da lata enseñar porque la principal razón por la que hacemos la escuela es mujeres en la calle en bicicleta, mujeres empoderadas, mujeres que cambian su perspectiva de la ciudad. Eso queremos. Nosotras no queremos mujeres andando correctamente en el espacio público, eso es una excusa, cachai? Y atrae a muchas mujeres porque hay muchas mujeres que buscan cuando llegan a nuestra escuela, pero yo creo que nosotras no somos muy buenas (risas), a lo mejor lo somos, no sé. No nos hemos evaluado, nadie nos ha evaluado, no sé si somos buenas...

Habría que preguntárselos a las alumnas

Habría que preguntárselos a las alumnas y quizá a un experto en tránsito, un ingeniero en tránsito que se maneja súper bien con el lenguaje, que estuvo trabajando en el tema del curriculum pa mejorarlo y todo, pero la verdad es que pa nosotras esto sigue siendo una excusa pa poner más mujeres en la calle, en bicicleta, empoderadas, haciendo uso de una máquina que es maravillosa pero no es nuestra intención ser secas en aspectos viales y creo que difícilmente vamos a mejorar mucho en ese aspecto porque pa nosotras es una excusa. Y cuando di una entrevista el otro día por la radio y me dijeron, la periodista dijo ay, yo encuentro terrible esto de que los ciclistas no tengan patente y a mí casi me da un infarto y le digo así como patente? Patente? En la época de mi abuelito parece que habían patentes pero sería una aberración poner patente, una aberración tremenda (risas). O sea, lo último que a mí se me ocurriría sería ponerle patente a las bicicletas. O sea más bien yo vengo de una época en que éramos puros ciclistas bien anárquicos, cachai? Donde casi esto era una ley de la selva, donde casi no habían ciclovías en ninguna parte y había que ser bien aguerrido y bien libre de percepciones de riesgo y aversión al riesgo pa poder andar la verdad, entonces yo tengo como esa volá, y a mí me da risa los que andan muy correctos y bueno, en realidad yo digo bien (risas) pero ojalá lleguemos a eso, lleguemos a un Copenhague en donde está todo súper normado, y todas las preferencias están claras y ojalá, porque así la bicicleta va a ser incluida como un medio más, un modo de transporte real donde todas las personas que quieran usarla van a poder usarla, ancianos, mujeres con niños, hombres con niños, discapacitados, lo que sea, ese es el momento en que realmente vamos a estar tranquilos pero la verdad es que pa mí si no están todos esos medios igual hay que andar en bicicleta, el ciclismo vehicular tendrá que ser el modo de hacer que suceda

así como está la ciudad, yo creo que vamos para allá, o sea, igual este año se ha notado por ejemplo el trabajo que han hecho las organizaciones ciclista, por ejemplo, con la Intendencia de Santiago y yo pienso que este año empieza a sonar más fuerte el tema del ciclismo, por qué?

Bueno, por un trabajo largo. Yo te digo esto no es espontáneo, esto nació de nosotros, aquí no hubo una vara mágica y dijo ahora todos andemos en bicicleta, aquí fuimos construyendo poco a poco, yo me sumé 10 años después de que esto haya empezado,

o sea yo cuando empecé a fines del 2005 ya había gente que hacía desde hace 10 años la Cicletada del Primer Martes de Cada Mes, gente que llevaba tiempo, ya habían ciclovías en Providencia cachai? Estaban empezando a construirse las de Ñuñoa, entonces esto lleva mucho tiempo, esto ha sido un proceso de ya más de 25 años cachai? Pero claro, yo creo que hay un punto que ocurrió dentro de los últimos 2 años en que ya se produjo este boom, que no sé si tuvo que ver con un tema fashion que la bicicleta se puso de moda más en los medios o se empezó a ver en las propagandas esta imagen de que andar en bicicleta es top, no tengo muy claro, fue un conjunto de cosas o efectivamente nosotros empezamos a building up, poco a poco se empezó a ver más, más, más y este boca a boca creció, creció y creció, entonces salimos de un grupo chico a expandirnos más, quizá bueno las ciclovías ejercen una acción ahí también po, obviamente, pero es todo gatillado por los usuarios aquí no hubo una autoridad como pasó en otras ciudades que ha sido visionaria como el Enrique Peñalosa en Bogotá, que desde arriba y no bottom up como Santiago, sino que top down, francamente top down el weón dijo esto es lo que hay que hacer, esto se hace y todos los weones cambian. No, acá fue de abajo, cachai? Aquí todavía no tenemos una autoridad con los pantalones de Enrique Peñalosa pa la ciudad, lamentablemente, entonces todo es más lento, estamos 20 años atrás de Bogotá entonces esa es la cosa, nos lleva muchos años de ventaja y hay que ir a escuchar a ese tipo y hay que llevar a autoridades chilenas a escucharlo porque viene ahora, en octubre, hay que verlo (risas)

Bueno, pasando a las alumnas, lo que a ti te ha tocado ver, lo que has podido conversar con otras instructoras o con las mismas alumnas, ¿cuáles son las motivaciones que mueven a estas mujeres para ingresar a esta escuela? Porque igual es como raro, una escuela de ciclismo un día domingo...entonces ¿qué crees tú que motiva a estas mujeres para ingresar a la escuela Bici Mujer?

Yo creo que muchas vienen con una frustración de no haber aprendido cuando chicas, y esa frustración es muy grande por lo que ellas expresan, y bueno, las que llegan al curso Bájate de la vereda que en realidad varias son de debajo de las que han venido del Aprende a pedalear, que yo creo que absorbieron bien el concepto de que el objetivo final es que andes por la calle y que seas usuaria de bicicleta en vez de otro medio...yo creo que sí hay algunas que llegan porque tienen una necesidad práctica, yo creo que hoy llegan con el sueño del pelo al viento y el canasto con las flores que se salen del canasto, el tema más poético y más romántico y unas pocas que yo creo que deben ser menos, las que llegan porque efectivamente quieren andar en bicicleta y no se atreven, y necesitan herramientas para obtener más seguridad, yo creo que esas son las principales motivaciones no estamos viendo parte de lo que queremos saber...

Todavía no está tan dilucidado...

Sí, sobre todo con el tema de las encuestas...mmm...yapo, yo creo que eso es todo, muchas gracias por tu tiempo

Que te sirva, claro...ahora me tocó a mí responder.

Entrevista Instructora 2, 32 años

Lo primero que me digas tu edad si es que se puede, a qué te dedicas y cuál es tu posición dentro de Macleta

Yo tengo 32 años, soy psicóloga pero trabajo en investigación en salud pública y dentro de Macleta soy instructora hace 2 años y nueva integrante del equipo Macleta, del equipo Coordinación, dentro del cual soy parte del equipo de Investigación

¿Y tú hace cuánto que participas en Macleta? Hace cuánto que llegaste?

Como instructora desde noviembre del 2012, hace casi dos años

¿Y cómo llegaste a Macleta y después cómo fuiste parte del equipo de instructoras?

Me enteré de Macleta como por amigos en común, ahí contacté a Sofía pidiéndole ser parte. Mi motivación inicial era ser parte al tiro del equipo de investigación, pero lo que las chiquillas necesitaban...

(Interrupción)

Pero por la estructura de Macleta, no sé cuánto sabes tú de la estructura de Macleta pero una para ser parte del equipo de organización de Macleta como tal, como lo sería el Equipo de Investigación, tienes que ya haber sido instructora, ya ser parte de la...conocida de la organización, no puedes ingresar directamente a ser parte del Equipo Coordinador. Entonces yo empecé como instructora primero, y como colaboradora externa en temas de investigación y ya como al año y medio que era instructora y como colaboradora, ahí me invitaron a ser parte del Equipo Coordinador

Oye y, bueno, partamos desde la génesis ciclista tuya, ¿cómo surge el empezar a usar la bicicleta como medio de transporte?

Eh...pa mí fue un tema súper utilitario. Yo aprendí de muy chica a andar en bici, entonces pa mí no fue un digamos una gran dificultad o desafío ni nada, sino que cuando salí de la universidad empecé a trabajar cerca de mi casa, pero el trayecto a este trabajo siempre estaba con mucho taco, mucho, mucho taco entonces la micro y el auto eran malas opciones, así que me empecé a ir en bicicleta por el Parque Vespucio, así que iba por ahí porque era más rápido, pero sólo utilitariamente y sólo un trayecto, la usaba súper poco, eso acá en Santiago. Y así estuve como un par de meses o un año creo, y de ahí no la usé más y después me fui a vivir a Canadá y ahí empecé a usar la bicicleta como transporte todos los días para todo.

¿Y eso en qué año fue?

Eso fue el 2007. Yo me fui en agosto del 2007 y allá lo hice porque la ciudad era mucho más amigable, amistosa, tenía más ciclovías, menos taco, yo me sentía más segura al menos allá entonces empecé a usarla con más frecuencia, pero como te digo, siempre fue con motivos utilitarios, nunca me lo planteé como desafío personal ni mucho menos, sólo para poder ser rápida y barata

Esa fue tu motivación inicial, digamos, pero durante el uso constante cambió en algo la percepción? Pasó de lo utilitario a algo más o solamente se ha quedado ahí?

Pasó de lo utilitario a algo más, pero yo creo también relacionado con mis estudios, yo estaba estudiando salud pública allá en Canadá y dentro de salud pública tomé un ramo sobre, que estaba relacionado con temas medio ambientales y ahí empecé a pensar en temas de sustentabilidad y empecé como en sustentabilidad y ciudades, y ahí empecé a pensar en ese rol que tiene la bicicleta como también una postura política ante el modo de transporte en una ciudad pero eso como te digo está más relacionado en mi experiencia de estudiante, y cuando volví a Chile ya volví como con esta forma de ver la bicicleta y entonces me uní a Macleta

Ah, esa fue la motivación que tuviste como pa unirte a...?

Más que nada, cuando llegué a Santiago, a ver, sí, fue pensando en eso, pero más que nada pensando en...pensando en que la razón por la que me uní a Macleta fue distinta eh...tuvo más que ver con un componente de género que de sustentabilidad

Cuéntame un poquito más acerca de eso. Porque yo veo que Macleta es una organización feminista y el enfoque que tiene la escuela es hacia mujeres, o sea en el fondo ¿por qué enfocarse solamente hacia las mujeres y no a toda la ciudadanía?

Porque hay necesidades diferenciadas, hay distintas necesidades. Porque en nuestro contexto social, la realidad no es la misma para hombres que para mujeres, entonces por ejemplo eso, yo nunca había pensado en la visión de género. Para mí la vida como ciclista empezó en verdad en Canadá, porque la empecé a usar mucho, como te decía pero nunca me planteé lo que era ser una mujer arriba de la bicicleta en Canadá porque estaba lleno de mujeres andando en bicicleta, no eran menos que los hombres y eso yo creo que porque la cultura canadiense es distinta, hay una mayor conciencia o crítica hacia como los roles estrictos, rígidos de género, entonces no es poco común que a una mujer se le enseñe a hacer deporte cuando es pequeña o que tenga una bicicleta como estudiante, cosa que sí puede ser o lo era más aun acá en Chile. Y aparte que hay muchas facilidades en la ciudad, o sea, es una ciudad mucho más amigable pa ciclistas que ésta, entonces eso permite que así como hay más gente con discapacidad en la calle en silla de rueda, porque puede y se les permite, también hay más ciclistas andando en bicicleta porque pueden y se les permite y es seguro, y también hay más mujeres andando en bicicleta entonces eso nunca me lo había cuestionado porque pa mí era obvio que la mujer andaba en bici, pero al llegar a Santiago te dai cuenta que la realidad no es así po

Fue como un cambio cultural...

Claro, o sea cómo cada contexto tiene diferentes problemas, como que son diferentes realidades, entonces el tema de género no era necesariamente en el mundo del ciclismo un tema en Canadá pero sí lo es acá en Chile clarísimo, para mí al menos, entonces ahí es donde surge como una pregunta y como un valor enfocar este trabajo en mujeres, porque las mujeres tienen mayores necesidades que los hombres para poder pedalear en la calle en este contexto cultural, social, en esta ciudad en particular. No es algo universal

Según bueno, tu experiencia como instructora y lo que has podido ver y conversar con las mismas alumnas y con otras instructoras también, ¿cuál crees tú que son las motivaciones que llevarían a las alumnas a participar de la escuela, a usar la bicicleta?

Yo creo lo más común es el desafío personal, de todas maneras. Para muchas mujeres es percibido como algo que sencillamente nunca se imaginaron haciendo, entonces por eso era algo que igual es muy cotidiano, decir que uno no sabe andar en bicicleta es como decir que uno no sabe nadar, es como algo que por mucho que ellas no lo hagan la bicicleta es un objeto un elemento regular, digamos, cotidiano, hay un supuesto de que uno debiera saber pero es contrastante con la realidad porque hay muchas mujeres que no lo hacen, entonces es distinto que no saber andar en windsurf, es lo mismo, hay muchas gente que no sabe andar en windsurf pero no hay como un supuesto de que uno debiera saber andar, pero sí hay un supuesto de que uno debiera saber andar en bicicleta aunque sea como en contraste con la realidad, o sea en el supuesto. Pero es lo que hace que las mujeres lo tengan como trabado, porque se sienten profundamente inadecuadas al no saber andar en bicicleta y es visto como una obviedad que uno tiene que saber. Entonces yo creo que esto tiene como un poder simbólico mucho más fuerte, porque van a aprender algo que siempre supuestamente tendrían que haber sabido, es como una deuda pendiente con ellas mismas

Oye, y en ese sentido cuál es el aporte que le hace la escuela a las alumnas en general? En cuanto a las mismas destrezas que le otorga, o el mismo tema por ejemplo todo lo que tiene que ver con la autoestima y de la posición como mujer en la sociedad, porque en el fondo parte del discurso que se da o que tiene la escuela y que se escucha en las charlas clase a clase es que la mujer ocupa una posición diferenciada en la sociedad, entonces lo que viene a hacer la escuela es una reivindicación del género. Cuál es el aporte que crees tú tiene la escuela en estas alumnas que participan de ella?

Yo creo que es empoderarlas a usar los espacios públicos de una forma distinta, principalmente eso es...yo he visto a muchas mujeres que entran a la escuela y es como que andan con una actitud por las calles como que andan pidiendo perdón y permiso por todas las esquinas, como que sienten que los espacios no les son propios y que tienen que pedir permiso para usar esos espacios públicos que son de todos, la calle, no así los hombres. De hecho, hay algo que me llama mucho la atención que siempre en todas las escuelas, en todas, no importa dónde la hagamos, siempre hay personas que...tú estuviste en la escuela, te fijaste que lo que hacemos para el Aprende a pedalear es que cerramos una pista con conos para que las mujeres puedan aprender ahí en esa pista. Ya, entonces evidentemente es visualmente muy obvio que hay una actividad organizada porque hay un montón de conos cerrados y hay 30 mujeres pedaleando en bicicleta o incluso sin pedales, entonces es como muy obvio que hay una actividad organizada, igual de todas maneras se meten y se cruzan, e interrumpen ese espacio la gente que está pasando por la ciclovía, siempre. Hombres, mujeres, niños, todo...también usualmente nos encontramos con vecinos que les molesta que estemos ahí, y son a veces muy agresivos con nosotras, y que nos echan, que nos quieren quitar el espacio...yo me pregunto si sería lo mismo si es que fuera un grupo de hombres aprendiendo a andar en bicicleta. Yo creo que el espacio de las mujeres en el espacio público son menos respetados que el de los hombres, de hecho a las mujeres se nos mira más físicamente y a los hombres no, y eso hace que una como mujer camine distinto por la calle, y entonces yo creo que el aporte de la escuela es empoderar a la mujer a tomarse ese lugar, cosa que yo he visto en las mujeres, en la transformación de la alumna eso yo lo he visto, el cómo ellas se empiezan a sentir cada vez más cómodas en la calle, incluso al enfrentarse a los autos. Cuando estamos en la calle, paradas en luz roja y el tipo de preguntas que me hacen muchas veces es cómo relacionarse con los autos, o cómo responder a lo que le digan

o cómo correrse pa que no...al principio me preguntan más sobre cómo no molestar al automóvil, y después ya no hacen esas preguntas po, porque entienden que la bicicleta tiene igual derecho de usar la calle entonces se empiezan a plantear en la calle de una forma distinta, entonces de ahí, el aporte que la escuela le hace a la sociedad y a nosotras la mujer, es que es un pequeño vehículo de cambio que usando algo muy visual entrega el mensaje que las mujeres ya no estamos planteadas desde el mismo lugar que hace quizá 30 años atrás. Ya no somos tímidas en los espacios compartidos, esos espacios compartidos son igualmente nuestros que los de los hombres

Oye y ¿tú crees que el usar la bicicleta cambia en algo la percepción que se tiene de los demás, del compartir el espacio con otras personas? ¿Te ha pasado a ti?

Sí, me ha pasado. Estoy pensando cómo describírtelo...eh...

O has visto también eso en las alumnas que has tenido contacto, tú misma también dijiste que tenías dos amigas que habían sido alumnas...

En ellas la verdad que no sé, pero por mí, hablando por mí eh...yo creo que andar en bicicleta ha sido también una lección de humildad yo creo. Yo antes manejaba, antes tenía un auto, tuve auto como por 5 años yo creo, 6 años, y usaba el auto todos los días y bueno, vendí el auto, nunca más tuve auto, empecé a usar la micro y la bicicleta

¿ Y por qué lo vendiste?

Por necesidades económicas

Ah, ya

Sí, y...el hecho de tener que compartir el espacio con otros, porque cuando estai en un auto no estai compartiendo el espacio po, es tu espacio privado, es tu metro cuadrado adentro de un pedazo de fierro en la calle y ese espacio es tuyo, cachai? Y en general uno tiende a ir con las ventanas arriba y con su música, como super físicamente desconectado del entorno y eso creo que efectivamente aporta a una modalidad del día a día en que estai más enfocada en ti misma, en tu ombligo, pensando en tu mundo, en tus cosas, desconectada de los otros, lo que yo creo que a veces llega o yo sentía que me llevaba como o sea a estar un poco despersonalizada, individualizada incluso como un poco egoísta pero ahora estar físicamente compartiendo un espacio te impide eso, estás todo el día compartiendo, te sentis más vulnerable, más expuesta y estás, entras en mayor relación con otras personas en la calle, y esa conexión con el otro a mí personalmente me ha hecho sentir que soy más partícipe de esta ciudad, y por qué lo decía como una lección de humildad? Porque siento que no sólo tengo derechos como ciudadana sino que también tengo responsabilidades y deberes con otros en mi ciudad

Interesante eso, ver cómo te cambia la percepción desde que te bajaste del auto y empezaste a usar la bicicleta, cómo percibes también a los otros y también la ciudad...

De hecho, incluso es divertido porque cambió la forma en que manejo

¿Sí?

Ahora yo manejo súper poco, pero cuando manejo, manejo distinto. Yo antes manejaba bien rápido, como cortando espacio porque quería llegar rápido po, era mi espacio y mi tiempo, cachai? Ahora no, ahora manejo mucho más tranquila, o estoy consciente que hay que compartir la calle, me nace nomás, naturalmente. No sé po, yo creo que antes yo me estacionaba arriba del pasto, ahora no volvería a estacionar arriba del pasto en una vereda

O en una ciclovía (risas)

O en una ciclovía. Pero yo antes quizá sí po, no se me hubiera ocurrido nomás porque no tenía la experiencia de haber usado ese otro rol

Me imagino que debe ser igual heavy como el cambio. Yo nunca he sido automovilista pero no sé po ahora que empecé a usar la bicicleta pa transportarme, no tanto, pero estoy paulatinamente atreviéndome y es distinto. O sea, uno va en la micro por ejemplo y te cambia hasta el humor...

Sí, no po, heavy. O sea, mira pa ponértelo en super chileno, así lo más sencillo, cuando yo manejaba sentía que la calle era mía, me pertenecía, y todos en la calle eran un obstáculo, weás que me molestaban, cachai? Y ahora que ando en bici, la calle no es mía po, es de todos entonces ya no son obstáculos que me molestan sino que son espacios que tengo que respetar y como te contaba, yo estuve super lesionada, estuve 5 meses con un dolor heavy de columna, me dijeron que no podía andar en bicicleta nunca más, eso afortunadamente cambió y ahora tuve que cambiar la bici que uso pero estuve 5 meses sin pedalear, prohibido, y andaba así muy achacada

Lo echabas de menos...

Lo echaba de menos y me sentía mal, me sentía físicamente mal, estaba mal genio, enojada, con depresión, terminé con depresión así mal...estaba tan depre que decidí hacer caso omiso de lo que me decía el terapeuta y me puse a andar en bici igual. Y andar en bicicleta es lo que más me ha ayudado a recuperarme anímicamente de estos últimos meses que fueron super difíciles

Chuta, pero por lo menos pudiste volver a retomar quizá no con tanta frecuencia que antes...

No, con la misma frecuencia. Sólo cambié la bicicleta a una ergonómicamente distinta, una que tenga la espalda recta. Yo antes usaba esas pisteras acostadita pa adelante, ahora ya no puedo usar esas bicicletas pero uso bici de paseo, y ando bien

Cambiaste la máquina...

Cambié la máquina, justamente...

Oye, y por ejemplo con el mismo tema de ser instructora, estar en contacto con otras mujeres, persona ha cambiado en algo en no sé po, por ejemplo ahora el estar participando activamente de algo, digamos, de una organización ciudadana que promueve también ciudadanía, ha cambiado algo en ti como digamos de antes de participar, a ahora que participas y que estás en contacto con más gente?

Sí, de todas maneras. Me siento útil, yo creo que a todos nos hace falta sentirnos útil eh...pero me siento útil en algo importante, a mí me parecía importante porque

entiendo que los cambios por los que pasan las mujeres son súper profundos, entonces me llena de satisfacción saber que soy parte de algo así. Ahora yo igual participaba en ciudadanía de antes, participé de varios grupos activistas en Canadá y yo creo que el sentido es similar, yo creo que no necesariamente es el ciclismo el tema sino que ser partícipe de una organización ciudadana lo que hace esta diferencia en el sentir, que si yo tuviera que decir cuál es la distinción, me siento más, siento que soy más consciente del entorno, me hago preguntas distintas, ya no me pregunto tanto por necesariamente, me hago menos preguntas que tienen que ver conmigo como individuo y me hago más preguntas que tienen que ver con el espacio que habito, pienso más en sociedad que en mis metas personales. Antes era más ensimismada con mi diálogo interno...

Más individualista...

Más individualista, claro. Más en mí, en lo que yo quiero hacer, en mi próxima meta, en mi próxima carrera, y ahora estoy pensando en, me fijo en la calidad de la esquina, en la calidad de las calles, en la calidad de las casas. Me fijo en otras cosas de mi entorno que no necesariamente tienen que ver conmigo, eso es nuevo, y me siento más parte de, siento como en lo grande que cambia el sentido de responsabilidad porque quizá antes sí me fijaba en esas cosas, como en las cosas sobre mi espacio físico, social y cultural pero no pensaba que fueran cosas que estuvieran en mis manos, ni que fuera mi responsabilidad necesariamente. Como que tuviera que hacerlo. Ahora siento que 100% es mi responsabilidad así como de mi vecino y de todos, antes yo pensaba que siempre era alguien más quien tenía que venir a hacer la pega, que podía mirar, que podía criticarlo, pero bueno, hay un alcalde el que tiene que hacer esa weá po, ahora no. Ahora entiendo que puedo ser parte de eso y debo ser parte de eso, así que estoy observando algo que me importa

Y cómo se traspasa eso, por ejemplo, desde la escuela a las alumnas? Pensando que también uno de los discursos de la escuela es promover ciudadanía participativa, más activa

¿ Cómo se hace para promover eso?

Sí, ¿cómo se traspasa a las alumnas?

O sea, yo creo que la escuela en sí es una invitación. No hay como dentro del curriculum alguna charla formal o invitación formal a la importancia de la ciudadanía, o sea, ahí hablamos de la ciudadanía en cuanto que explicamos lo que es Macleta y por qué estamos ahí y por qué a nosotras nos importa, y yo creo que el sólo experimentar este tipo de interacción con otros que no es común en sí mismo en el fondo es como con el ejemplo en el fondo. Es una invitación con el mismo ejemplo el hacer ciudadanía, es una invitación a que las mujeres hagan ciudadanía...no sé si se entiende eso

Sí, pero por ejemplo de qué manera la escuela fomentaría como el posicionamiento de la mujer como ciudadana, porque también tenís el tema de género y está el tema de ciudadanía. Entonces ¿hay algo dentro del lineamiento, o no sé si tú conoces algo sobre la metodología misma de la escuela cómo se tratan esos temas organizativamente para poder traspasarlos? No sé si me entiendes...

...O sea, yo creo que mi respuesta sigue siendo la misma, quizá, no encuentro las palabras como pa explicarlo pero a lo que voy es que no hay un ítem formal, por

ejemplo, hay charlas formales específicas en vida saludable, hay charlas formales específicas en lo que es transporte, sobre medios de transporte, sobre mecánica, sobre partes de la bici, entonces son temas contenidos y especificados en nuestro curriculum y dentro de eso hay uno nuevo que estamos haciendo con las chicas del Observatorio Contra el Acoso Callejero en que tocamos temas de género pero no hay una charla que sea ciudadanía, entonces la ciudadanía no es un contenido específico en el curriculum en sí, pero aparece en todas nuestras charlas porque en el fondo es lo que hacemos. Y cuando explicamos qué es lo que es Macleta y por qué hacemos lo que hacemos, la participación social, la organización ciudadana, la responsabilidad de todo ciudadano con su espacio es tanto el núcleo de lo que es Macleta que está en cada uno de los otros temas que se pueden tocar en la escuela, y en cada interacción con las instructoras de una forma que es como un curriculum implícito, ¿cachai? Entonces a eso me refería con que la escuela en sí es un ejemplo de lo que es participación ciudadana y yo creo que a las mujeres les encanta eso, que no es común, no es común. Yo no había visto espacios así antes, no es como que, yo siento que por supuesto que yo hablo desde mi experiencia que es sesgada como la de todos pero es muy poca la gente que yo conozco que participa de organizaciones civiles ciudadanas, muy pocas, entonces yo creo que para todos es un poco una experiencia nueva, para mucha gente y ver este espacio nuevo, que por lo demás es muy entretenido, porque las mujeres lo pasan bien y es un espacio en donde es muy alegre y las mujeres después se sienten muy satisfechas con haber aprendido a andar en bicicleta, yo creo que ver ese gran ejemplo de lo que es participación ciudadana y que es en un contexto que es tal la satisfacción que las mujeres puedan tener la invitación de que puedan seguir haciendo más de aquello

¿Y tú has conocido casos en donde hayan participado de la escuela y después hayan querido implicarse en otro tipo de organizaciones?

No sé en otro, pero hay varias que de pasar a ser alumnas, pasaron a ser instructoras, e incluso muchas que pasaron a ser alumnas, después instructoras y ahora son organizadoras del equipo Macleta, no así a otros espacios que no lo tengo claro

¿Y cuál crees que fue ahí el cambio? O sea, una alumna que se transforma en instructora y después en organizadora, ¿cómo pudo haber influido la escuela en sus procesos personales? Porque igual tú las conoces...

Sí, pero nunca he hablado de eso con ellas. Pero sí pensando en lo que viene ahora, yo nunca había participado en Chile en movimientos ciudadanos. Sí había sido voluntaria pero de otro tipo de instituciones, entonces mi primera experiencia fue en Canadá, entonces al volver a Chile la primera experiencia que tuve acá fue Macleta y después de Macleta me empecé a involucrar con más organizaciones, no lo había pensado antes pero yo creo que la experiencia en Macleta me ayudó mucho a eso y me gustó, me gustó, y pude ver que a través de un trabajo bien concreto yo sí podía ayudar y hacer un cambio, entonces ahora soy parte de otras organizaciones. Soy parte de Revolución Democrática y soy parte de Salud por Chile, que es un nuevo movimiento político que trabaja en temas de salud pública, esos dos grupos aparte de Macleta, ambos posteriores a Macleta

¿Qué pasó ahí? ¿Por qué seguir participando?

Porque te dan ganas de más po, porque vi un cambio positivo y que con el trabajo de cada domingo yo sí podía aportar algo distinto y eso es muy gratificante, se siente bien el poder aportar en algo a otra persona porque a veces uno tiende a pensar,

aunque igual hay mucho de cierto, que está todo fuera de nuestras manos, que hay muchos cambios que son utópicos, que son imposibles, cuando uno habla no sé po, de los piropos en la calle como son tan obscenos y un insulto para las mujeres, mucha gente te responde eso nunca va a cambiar. Y es la actitud que uno tiende a tener y que yo sé que he tenido o tenía anteriormente ante las cosas, que esta cosa nunca va a cambiar, que siempre ha sido así, que no hay nada que hacer, mejor en verdad dedicarse a lo de cada uno nomás. Pero con la experiencia de Macleta yo pude comprobar de que eso no es verdad, no es verdad

¿Tú crees que se puede hacer un cambio?

Sí, lo he visto, lo he visto. Yo lo he visto en las mujeres que llegan y que son mis alumnas, esto ya no es un cuento que me contó alguien, yo lo ví. Yo veo a la mujer que llega a la primera clase es super distinta a la mujer que llega la última clase, es super distinta, es otra mujer y yo veo en las encuestas las respuestas a las mujeres en las preguntas abiertas, cómo este desafío las empodera a tomar otros desafíos y yo sé que los cambios se pueden hacer. Entonces después de ver eso, otros problemas sociales me importan y ya no me parecen imposibles, quizá muy lejano, nunca voy a ver el cambio pero sí puedo aportar un granito de arena que va a contribuir en algo, ya sea pa mañana, de inmediato, o en 10 años más

Oye, y esta pregunta tal vez puede ser un poco obvia pero, ¿por qué promover el uso de la bicicleta en la ciudad?

¿Qué es lo que no hace la bici? (risas) es buena pa la salud física, Chile está en una etapa de post transición epidemiológica, lo que quiere decir que tenemos mayor predominio de enfermedades crónicas. También tenemos una transición demográfica también, tenemos una población más vieja que está más enferma de enfermedades crónicas, entonces en términos de salud la prioridad son las enfermedades crónicas y la mejor forma de evitar las enfermedades crónicas o una de las más importantes es la actividad física, entonces para evitar grandes problemas de salud en Chile como lo son la obesidad, eso por un lado como lo más obvio. Segundo, porque si pasamos de un transporte a propulsión digamos en base a petróleo a uno auto propulsado, estamos contribuyendo a tener una ciudad menos congestionada, con un aire más limpio. Es un método de transporte más sustentable, no sabemos por cuánto tiempo más vamos a tener petróleo ni por cuánto tiempo se va a poder usar, no se va a acabar mañana, digamos, pero no es eterno, el petróleo no va a durar toda la vida y tampoco van a durar toda la vida los precios que tenemos hoy entonces en temas de rentabilidad el petróleo es un problema pa muchas cosas, para lo que nos vestimos, pa lo que comemos, pa la cadena alimenticia y también pal transporte, y aunque tuviéramos petróleo pa quemar toda la vida tampoco debiéramos quemar petróleo toda la vida porque le hace mal al planeta. Entonces hay que pensar en sustentabilidad en todas las áreas, en cómo nos alimentamos, en cómo nos vestimos y también en cómo nos transportamos. Y también lo que comentábamos antes, el ejercicio físico tiene grandes cambios en la salud mental y emocional de la personas, o sea es súper distinto llegar a la pega después de 1 hora en un taco a llegar después de un pedaleo de 1 hora, es diferente, te pone en otra situación. En cuanto a cambios sociales, esta conexión que te genera con el entorno también hace una diferencia socialmente, yo de verdad creo que podemos cambiar una sociedad patológicamente individualista a una sociedad más colectivista, porque claro, te bajai de la 4x4 y vai a sentir los baches en la calle po, y probablemente te va a importar el hoyo que está en el pavimento y que antes no te importaba. Entonces por todas esas cosas es que la bicicleta...y aparte

porque es un medio de transporte en términos de equidad muy poderoso porque el transporte es caro, el Transantiago no te sale menos de 30 lucas al mes si es que te transportai en Transantiago pero por ningún motivo, de hecho quizá 40 lucas...y pa una familia que vive con el sueldo mínimo 40 lucas es demasiada plata, son...cuánto es el sueldo mínimo? 220? Es como un 25% del presupuesto, 20%? 20? Por ahí, menos, por ahí...

Incluso más, porque piensa que no solamente la gente se desplaza del trabajo a la casa, sino que también van a otros lugares

Claro, hay mucha gente que llega de la pega a la casa y aunque sea llegar a la casa implica otro transporte aparte de Transantiago. Si tú vives en Puente Alto y trabajai en Chicureo, Transantiago no te lleva a Chicureo ni a Colina, te lleva a Vespucio Norte y de Vespucio Norte te tomas un bus que te cobra 500 o 700 pesos sobre eso, ida y vuelta, entonces puede ser hasta 60 lucas que te gastai en transporte

Te puedes llegar a gastar fácilmente por lo menos un 40% de tu sueldo en transporte

Eso es ridículo. Desde el punto de vista de salud, cuando hablamos de salud, la OMS califica un gasto en salud de un 30% de tu sueldo como un gasto catastrófico, o sea pensar que alguien se gasta un 30% en salud es mucho, imagínate un 40 en transporte, cómo le llamaríamos a eso si no es gasto catastrófico

Y además qué tipo de transporte porque gastarte el 40% de tu sueldo pa ir apretado en la micro, colgando en la micro, no te podís subir porque en verdad el sistema de transporte público se debió haber reformulado hace 5 años atrás, pensando en la cantidad de gente que hay hoy día en la ciudad, que ya no da abasto

Sí po, es profundamente displacentero aparte, entonces yo creo que con la bicicleta no puede ser solución para todo, porque la persona que vive en Puente Alto y trabaja en Chicureo no se puede ir a la pega pero si pensamos en...

Pero sí puede llegar a un punto

Si pensamos en transporte intermodal, sí lo puede hacer y puede ser una solución para muchas personas. No para el 100% de las personas pero sí pa un 50

Oye, y ¿algo más que quieras acotar con respecto al rol de la escuela? ¿Algo más con respecto a tu propia experiencia como instructora? Porque ¿cómo te ves tú participando en el futuro en la escuela, ves una continuidad?

Sí, seguro. Yo me pregunto hartito no sólo por las diferentes experiencias de cada persona en la sociedad sino que cuál es el rol que yo ocupo, que yo he ocupado históricamente y tengo mucha conciencia de que soy de aquellas personas privilegiadas, en todo sentido he sido privilegiada eh...y yo tomo eso como una responsabilidad, como una carga, o sea no sé si una carga porque es muy negativa la palabra, pero sí como una deuda, siento que mi responsabilidad al haber tenido este rol de la chica privilegiada, mi responsabilidad es dar la mano de vuelta, y eso uno lo puede hacer de diferentes formas, en distintas áreas, y en Macleta o sea yo tengo el privilegio de haber crecido en una familia donde el deporte era visto tanto para hombres como para mujeres, yo salía a andar en bici con mi papá cuando tenía 8 años y a correr con mi papá cuando yo tenía 8 años, pero yo sé que eso no es común, no es

la experiencia de la mayoría de las mujeres. Para mí Macleta es un espacio donde yo puedo devolver la mano y usar la experiencia que yo tengo, porque para mí la bicicleta es como un guante, y entregarle eso a otra mujer para que la bicicleta sea algo nuevo

¿y tú sabes cómo ha cambiado, si ha habido algún cambio dentro de la misma escuela como metodológicamente o la forma de enseñanza?

Yo creo que bien parecida. O sea, al Bájate de la vereda queremos hacerle varios cambios ahora, yo he propuesto varios cambios, pero hay algunos cambios que yo he ido haciendo pero que aún no están formalizados en la metodología pero que me pareció importante

¿Cambios como cuáles? Así como la primicia...

A una metodología que exponga más a las mujeres, porque el gran problema que tiene el Bájate de la vereda es que se hace un domingo en la mañana y el tráfico de autos el domingo en la mañana no tiene nada que ver con el tráfico del martes a las 3 de la tarde, entonces el que pedaleemos juntas el domingo no necesariamente ayuda a que una mujer pedalee el martes a las 3, y menos si cuando salimos a ruta siempre salimos con una instructora adelante y una detrás, y las alumnas sólo siguen la fila, es muy pasivo, entonces empecé a hacer cambios cosa de que las alumnas ahora sean las que lideran el grupo, salir en grupos más pequeños. O sea, ya no salimos en grupos de 10 personas sino que de 3, y ya no es la instructora la que lidera el grupo sino que se turnan entre ellas cosa de tener al menos la experiencia de enfrentarse una sola al tráfico y no estar siguiendo a alguien. Yo me di cuenta de que las habilidades de las alumnas bajan radicalmente cuando están solas al frente de esta fila, porque tienen que concentrarse en más variables po, porque ya no pueden dedicarle toda la energía en concentrarse en frenar, en mantener el equilibrio porque aparte tienen que ver ellas el semáforo, tienen que manejar ellas la ruta, tienen que manejar ellas el disco pare y los peatones, es mucha información, entonces se empiezan a caer y las empiezan a cagar, y empiezan a cometer errores que son súper graves, graves, porque de repente me pasó que una alumna se puso nerviosa y frenó, chantó en la mitad de la calle y casi se cayó la alumna que venía detrás y eso de caerse en la calle con autos que vienen al lado tuyo puede ser súper peligroso. Otras que miran pa atrás y pierden el equilibrio y se desplazan hacia el interior de la calzada, también es peligroso porque la pueden atropellar, entonces es súper bueno que yo vea esas cosas, cosa de poder intervenir yo ahí y darle la instrucción ahí para evitar un accidente el día de mañana

¿Y qué factibilidad hay de hacer lo que tú propones de hacerlo con un tráfico normal en día de semana?

La verdad es que no sé, estábamos pensando en eso, me gustaría hacer ese cambio. De hecho una de las preguntas en la encuesta de seguimiento es qué cosas podemos hacer pa ayudarlas más y una de esas cosas que ofrecemos, que sugerimos como opción de respuesta es el pedalear acompañada, o sea que alguien te acompañe y no lo hemos conversado formalmente. Yo creo que sería súper difícil organizarlo, Macleta no da abasto, tenemos mucha pega, pero yo creo que sería posible pensar en sistemas de turno donde las mismas ex alumnas...no sé, no sé cómo es el tema de responsabilidad, yo creo que tienen que ser instructoras capacitadas pero la disponibilidad de tiempo es muy difícil, pero a mí me encantaría pensar que se puede hacer un programa de seguimiento donde cada ex alumna tenga al menos dos instancias de acompañamiento de una instructora un día de alto tráfico

Al trabajo, a los destinos más frecuentados

Claro, lo veo súper lejano pero me gustaría pensar que se puede

Me recuerda, hay una instancia de una organización también femenina pero en Ciudad de México que lo hace, no sé si tú los has visto...

No

Se llaman Insolentes, el colectivo se llaman Mujeres Insolentes porque ellas no contemplan el tema educativo como ustedes pero sí por ejemplo tienen este programa que se llama En bici a la Chamba, claro que no solamente está destinado a mujeres sino que también a hombres entonces tú mandas un correo diciendo mira, soy tal persona y te hacen una evaluación a ver cuáles son tus habilidades en bicicleta, sales a probar la ruta un fin de semana con tu acompañante y después te acompañan al trabajo ida y vuelta un día como para que tú te sientas seguro y agarres el ritmo. Por ahí sería interesante, ponerse en contacto, como ustedes tienen conexiones internacionales, ponerse en contacto y preguntarles cómo lo hacen, no sé po, cuál es la factibilidad...

Buena idea.

Entrevista Instructora-Alumna, 33 años

Lo primero es que me digas tu edad, tu ocupación y cuál es tu posición dentro de Macleta y dentro de la escuela

Ya, yo me llamo Patricia, tengo 33 años, soy psicóloga de formación, psicóloga social sí, y dentro de la organización soy coordinadora hace un año y algunos meses

Y como alumna...pensando en que fuiste ex alumna, ¿cuáles fueron tus motivaciones por las que llegaste a la escuela?

Yo llegué a la Escuela Bici Mujer porque tenía muchas ganas de aprender a andar en bicicleta, yo contacté a la escuela en el año 2010 y luego ese mismo año no me pude inscribir en el curso por un tema laboral que tuve que ir a desarrollar un proyecto al norte, entonces me iba a perder la mitad de las sesiones. Entonces por ese motivo, pese a que me había inscrito, retomé en la escuela que fue a fines de marzo de 2011

Esa fue tu primera escuela

Claro, esa fue la escuela en la cual aprendí a pedalear

Oye Paty, ¿y por qué no aprendiste a pedalear antes? ¿Qué pasó ahí?

No aprendí de niña porque sufrí una caída traumática para mis padres, no para mí, cuando tenía 5 años y tuve mi primera bicicleta regalada por el viejo pascuero y como era súper chica, me acuerdo que me tiré por un desnivel así como una bajadita de un cerro en la bicicleta y me saqué pero la mugre, con los codos pelados, las rodillas peladas, entonces mi padre dijo este aparato más o menos infernal que casi me mató a mi hija, y se llevó la bicicleta de la casa

¿Pero él te había enseñado a andar en bici?

No, yo había tratado de aprender con...o sea mi papá estaba supervisando, qué sé yo, no recuerdo muy bien pero tengo que haber estado como con otros cabros chicos en esa época. Entonces de ahí pasaron muchos años y de ahí volví a intentarlo cuando

tenía 14 años y ahí con mi hermana compramos una bicicleta, nos regalaron una plata y compramos una bicicleta. Mi hermana andaba perfectamente en bicicleta y yo no lo logré. Entonces siempre fue un deseo, un anhelo que tenía y que nunca pude concretar, hasta que cumplí 29, me acuerdo que dije ya, basta. Todo el mundo en la pega se iba en bicicleta y yo era la única de mi grupo de amigas que no andaba, entonces yo dije basta, me voy a comprar una bicicleta...me la compré, me compré un candado, me compré un casco, me compré toda la indumentaria y los elementos de seguridad. Mi pololo de esa época me dijo yo te voy a enseñar, andamos un par de veces y yo no aprendí. Obvio, porque él no tenía técnica ni la metodología, yo tampoco tenía la paciencia ni sabía cómo hacerlo, entonces no funcionó y cuando yo estaba dispuesta a pagar de un profesor o profesora particular para que me enseñara a andar en bicicleta fue que encontré a Macleta en internet, vía google, y ahí las contacté

¿Y así conociste la escuela?

En esa búsqueda del profesor o profesora particular que me iba a enseñar a andar en bicicleta...

Ya...o sea tú no conocías a nadie que haya hecho el curso...

No, hasta ese momento nada, no.

Y por ejemplo, el que haya sido de puras mujeres ¿fue importante pa ti?

Sí, fue importante para mí porque me reconocí en ese grupo que estaba ahí, vi que había mujeres mayores que yo, había mujeres más jóvenes, pero todas las mujeres que estaban enseñando, impartiendo las clases eran como de características bien parecidas y por otra parte, en el grupo de alumnas que era todo lo contrario, que habían características muy disimiles, por lo menos en aquel entonces, me acuerdo que habían compañeras del Bájate de la vereda que no sé po, primer año de universidad, 18 años y gente de tercera edad. Y había un grupo también de personas treintañeras metidas ahí, entonces ahí la fluctuación etaria era más grande, pero entre las profesoras había mujeres muy parecidas a mí.

O sea que te identificaste con ellas un poco

Sí, encontré que, lo encontré súper positivo. Aparte porque pese a que hoy día miro pa atrás y encuentro súper valiente, que hoy día las mujeres que conozco en los cursos las encuentro súper valientes, igual te da vergüenza aprender a andar en bicicleta tan tarde...

¿Tú sentías vergüenza?

No, no sentí vergüenza, pero sí ponte tú no es un tema que tú hables, cachai? En ese momento no era algo de lo que yo hablara, como por ejemplo puedo hablar de mi profesión, de tus relaciones de pareja, de tu familia, cachai? De los problemas que tenía en la pega, no es un tema po, cachai? Las personas que no saben conducir autos no hablan de eso, las personas que no sé po, no saben nadar a no ser que tú te enfrentes en unas vacaciones con una amiga o amigo que no sabe nadar o le teme al agua ese es el momento donde aparece, entonces no era algo que yo hablara po, más encima por mi formación profesional, yo hace años que terminé el magíster, ya estoy haciendo otro diplomado, entonces ya era como súper seca, cachai? En todo lo que hacía, pero justamente en eso como que no hablai de tus defectos o de tus

discapacidades entre comillas, entonces no conversaba de eso, entonces el hecho de encontrarme con estas mujeres y ver que estaban en la misma situación que yo...más encima en la escuela en la que yo estuve fue una escuela en que la mayoría de las mujeres, pese a las edades tan disimiles, la mayoría era económicamente bastante homogéneo el grupo, en el sentido de que la gran mayoría todas vivían como en Ñuñoa, Providencia, Las Condes

¿y esa escuela dónde se hizo?

Esa fue en la Ciclorecreovía de Sánchez Fontecilla que queda en Las Condes y La Reina

¿Y tú de dónde eres?

Yo vivo en Providencia, entonces claro, todas vivía por ahí cerca, cachai? Entonces era como gente igual que tú, que no sé, nada extraordinario haber hecho un máster o un magíster pero era como ellas también tienen su formación profesional súper bien, pero también comparten esta misma discapacidad que yo

O sea que la diferencia que había entre ustedes era como la edad...

En el fondo era como en esa escuela, era como la edad

Y el que te hayan enseñado mujeres, ¿fue importante pa ti? ¿Qué pasó ahí? ¿Qué hubiese pasado si hubieran sido hombres?

Mira, esa escuela fue súper interesante porque efectivamente siempre son mujeres las que te enseñan a andar en bicicleta, pero en ese tiempo nosotras contábamos, bueno, Macleta contaba con un equipo de colaboradores que eran todos hombres, en ese momento eran de Recicleta, nuestra organización hermana y ellos eran puros chiquillos que estaban todas las clases, desde principio a fin presentes, no participaban de las charlas ni del espacio de la instrucción. Sin embargo, ellos estaban ahí y más encima esta cuestión era en un espacio público, pero el hecho de que estuviesen estas mujeres, que por una parte, no era que te protegieran porque el modo de enseñanza es bastante autónomo en el sentido de que tú no estás en la clase y te digan pobrecita, no puedes hacerlo, tú viviste la experiencia también, entonces no es como un pucha vamos, no, no se les trata habitualmente a estas mujeres como en otras instancias se les puedes tratar...

Como con condescendencia...

Claro, sino que era yo ando en bicicleta, tengo tu misma edad, y puedo hacerlo, tú tienes todas tus extremidades funcionando, estai súper sana, ¿por qué no podis hacerlo? Entonces como que te desafiaban a hacer lo mismo que estaban haciendo todas ellas, entonces esa cuestión fue más importante todavía porque yo creo que si el método fuese como en algunos gimnasios, ponte tú, o en otras instancias donde te enseñan de otro modo o un hombre, un profesor de tenis o un entrenador personal o estos personal training del gimnasio cachai, que es como no, le voy a regular el peso a ella porque es mujer, no te voy a hacer tantas sentadillas porque eres mujer, o sí te voy a hacer muchas sentadillas porque tus caderas son anchas o qué sé yo pero tú no vas a levantar peso, cuando tú a lo mejor quieres levantar peso, entonces ese tipo de cuestiones no estaba ahí. Entonces si me preguntas si fue importante pa mí que fueran mujeres, sí fue importante, pero más importante fue que la propuesta metodológica que estaba ahí era yo pude hacerlo, tú también puedes hacerlo, y no estaba esa

cuestión de...estaba esa cuestión de motivación permanente y búsqueda de autonomía, tú puedes hacerlo, y no el ya po, ni el cariñito ni el ánimo, que a mí a veces esa cuestión me provoca rechazo por características de personalidad, pero eso me pareció súper interesante. Aparte lo otro choro era que en esa escuela como yo te contaba, las instructoras eran sí, de edades parecidas, qué sé yo, pero todas tenían estados físicos diversos, cachai? Entonces esa cuestión de que no fueran todas esas mujeres ultra flacas, maratonistas, vegetarianas, cachai? Musculosas o marcadas, sino que fueran mujeres normales, cachai?

Reales...

Exacto, es como ¿sabís qué? Me carga ir al gimnasio pero sé andar en bicicleta y estoy acá enseñándote, o sí, sabes qué, tengo un tema de sobrepeso igual que tú o no, pero igual ando en bicicleta. Entonces esa cuestión igual es...te permite a ti identificarte porque claro, en el gimnasio o en otras instancias corporalmente no te identificai con la profe o con la mina que está con el peto así como full deportista o que sube la montaña, no era la mountain bike girl, era una mujer común y silvestre que estaba ahí...ya perdón, me fui...

No, no, no te preocupes, está bien. Oye Paty, y ¿qué aportes te hizo a ti como alumna la escuela? Digamos en cuanto a lo práctico, en cuanto de repente no sé po, autoestima o cualquier otro tema que pudo haber salido a flote

Ya, a ver, yo creo que pucha...afortunadamente nunca he tenido problemas como de autoestima, como en la vida adulta, lo típico de cuando uno es adolescente y qué sé yo, tiene como ciertos rollos. En la vida adulta yo no he tenido problemas de autoestima, pero si me pongo a pensar en qué me aportó, fue en esa sensación de que yo puedo lograr esto y puedo lograr otro tipo de cuestiones más que me proponga y además puedo hacer esfuerzos físicos con mi cuerpo, porque ese es el otro tema, cachai? Porque además las mujeres también, la gran mayoría, tendemos a ser muy sedentarias y tenemos algunas épocas del año donde tendemos a hacer algún deporte

Antes del verano (risas)

Antes del verano, claro, la dieta y qué sé yo, cachai? Entonces no hay una vinculación como con tu propio cuerpo entonces el hecho de yo subirme a una bicicleta, de manejarla sin pegarme en las piernas igual fue importante darme cuenta del autocontrol que yo tengo con mi cuerpo, cachai? Y de sentirme capaz de que con ese cuerpo yo podía hacer muchas cosas entonces como que me reafirmó de que yo era capaz de hacer muchas cosas entonces me sentí como más segura, mejor, con mayor autocontrol, en ese sentido yo siento que me aportó hartito

Oye Paty, y con respecto a este discurso feminista que tiene la escuela, ¿tú te sentiste identificada? ¿Qué te pasó con eso?

Eh...lo que pasa es que yo siempre he sido bastante feminista, ¿ya? Entonces lo que hizo la escuela, y bueno, por formación también en las carreras de las ciencias sociales tenemos el enfoque de género internalizado, o de alguna manera conocimos el movimiento feminista adscribiendo en épocas más tempranas o no, cachai? Yo siempre fui súper feminista, cachai? La autonomía, el empoderamiento de la mujer y obviamente el rollo de que fuera una agrupación de puras mujeres en el espacio público, porque yo estudié dos años de arquitectura antes, entonces me calzaba pero perfecto, cachai? Y una vez que a través de las charlas, me acuerdo que la primera charla que hizo la Sofía era de transporte y la ciudad, cómo vivimos la ciudad, me

acuerdo que fue como justo esa época como del auge de la bicicleta, y nunca me voy a olvidar, es una tontera, pero leí una entrevista de la Antonia Zegers, la esposa del Pablo Larraín, y ella me acuerdo que una de las cosas que hacía era andar por la Ciclovía de Pocuro, que es una asquerosidad horrible po, cachai? O sea la Ciclovía de Pocuro es de pésima estructura, y ella decía que sentía el olor de los cerezos en invierno y yo me acuerdo que yo caminaba mucho por Santiago, pero el hecho de estar en contacto con la ciudad y con tu entorno y qué sé yo y estar consciente de ese contacto, me acuerdo que fue una de las cosas que en el discurso de todas las sesiones que yo tuve, de esa apropiación del espacio público fue lo que más me hizo sentido y me removió, como el hecho de conocer tu ciudad, apropiarte de tu ciudad y decir esta es mi ciudad, estas son mis calles, este es mi espacio y yo transito por acá y transito como ciudadana, como mujer, y yo el hecho de estar andando en bicicleta también es una declaración política que tú estai haciendo a efecto de cómo tú veis esa ciudad, y esa ciudad la veis de cierta manera en aquel momento de la escuela como siendo mujer y saliendo a la calle, cachai? Yo no tengo por qué quedarme en la casa. Entonces ese rollo entre el espacio, el territorio y la ciudad, estar ahí apropiándonos de eso, de que llegara alguien y te dijera, no sé po, tú sabis po, o sea en la escuela armamos los circuitos y ponemos conos y tenemos que estar echando a todo el mundo para que salga de nuestro circuito que es un espacio para la educación, entonces me acuerdo que ahí era como córrete, cachai, ¿por qué vai tan lento? Porque este es mi lugar, este es mi espacio y yo soy dueña de este lugar en este momento y yo puedo hacer uso de él, obviamente mientras eso no afecte al otro pero como a mí se me da la gana, cachai? Es mi ciudad, es mi parque...

¿Te sentiste empoderada?

Sí, completamente. Y ahí me hizo mucho rollo, o sea, encontré como hacer el ejercicio teórico del feminismo en la literatura, en la historia, cachai? Como hacerlo ciudadano, entonces a mí esa cuestión me gustó mucho más, entonces por ese motivo desde que conocí a Macleta no me salí nunca más de la organización.

Sí, pasando como un poco a eso también, porque tú entraste al primer nivel

Yo hice el Aprende a pedalear en marzo de 2011

Pero, ¿hiciste todo el curso o pasaste dentro del mismo curso al nivel siguiente?

No, en esa época no estaba el Bájate de la vereda intermedio. Teníamos, estaba el Aprende y el Bájate de la vereda avanzado y el Bájate de la vereda habían poquitas mujeres que ya andaban recreacionalmente en bicicleta que no se habían bajado de la calzada y no la usaban como medio de transporte y resulta que el grupo con el que yo estuve en el Aprende fue un grupo súper bueno, y me acuerdo que ese fue un año en que se hicieron ene escuelas, cachai? Porque un mes después fue la escuela siguiente cuando terminó esa escuela yo me acuerdo que comenzó la de Santa Isabel en agosto y nosotras terminamos ponte tú a fines de junio, a mitad de junio, entonces como abril-mayo, porque eran muy largas las escuelas antes contando los feriados todo, entonces nosotras con el grupo que teníamos armamos grupo ex alumnas en Facebook, por eso existe el grupo de ex alumnas en Facebook y continuamos juntándonos todos los domingos, íbamos a comer con las chiquillas, celebrar cumpleaños entonces todos los domingos, sagrado a las 10 de la mañana nos juntábamos en Sánchez Fontecilla y lo que hacíamos era pedalear ahí porque recién habíamos salido del curso y hubo varios que nos inscribimos en el Bájate de la vereda en Santa Isabel

Ah, tú participaste de dos escuelas...

Sí, sí y en Santa Isabel yo me inscribí al avanzado y hubo otras compañeras que se inscribieron al avanzado pero no estábamos en condiciones de pedalear todavía por la calzada porque recién habíamos aprendido, entonces habían cuestiones de partida y freno que no manejábamos bien, no habíamos aprendido a señalar, no teníamos idea cómo señalar porque no soltábamos la mano del manubrio, jamás partíamos de pie, habían ciertos titubeos y ciertas maniobras como de esta motricidad fina que tenis que tener pa andar en bicicleta que no controlaba, y resulta que fue ahí cuando me acuerdo que a las chicas, en esa época fue la Ivana mi profe y la Maya parece, que ya no está, ellas fueron mis profesoras, y el Bájate avanzado las estábamos como que lo forzamos a que las chicas nos tuvieron que dividir en dos grupos. Un grupo que practicábamos en la ciclocreovía de Santa Isabel y eran puros ejercicios y otro que ya estaba, que iba a andar a Avenida Matta, cachai? Anduvieron por San Diego me acuerdo, y nosotras estábamos muy lejos de andar por ahí entonces fue cuando terminamos ese curso y a mí me hicieron la invitación de incorporarme a Macleta y nosotras empezamos a trabajar en el Bájate de la vereda intermedio que hoy día ya es un curso formalizado, cachai?

¿Te invitaron a participar?

Sí

Pero, ¿cómo llegó esa invitación?

¿Cómo fue el proceso?

Sí...

Así, eh...lo que pasa es que en ese entonces yo hice los dos cursos, qué sé yo, y me acuerdo que el último día de la graduación, algo así, a la Fabiola Mascayano que fue una de las fundadoras y que es prima de la Andrea Cortínez se le cayó el cassette y me dijo a mí y a otra persona más, oye eh no hagas planes para después porque te vamos a invitar a almorzar porque te queremos hacer una invitación después de la graduación, y fue así como súper secretismo, y fuimos a almorzar todas juntas, cachai, y me acuerdo que ahí me hicieron la invitación y yo estaba super feliz po, y obviamente dije que sí y éramos tres

¿En qué año fue eso?

Ese fue el 2011. Fuimos 3 que habíamos aprendido juntas a andar en bicicleta y que nos metimos en Santa Isabel y después estuvimos en, después pasamos a ser parte de Macleta, sí, fuimos tres

¿Y tú participabas de alguna organización antes así como...?

No, o sea la última vez que participé en una organización de la sociedad civil o en voluntariado fue cuando estuve en la universidad y ahí yo estuve, participé en el ay, en el Adopta un hermano que es de la Fundación para la Superación de la Pobreza y estaba en el En Todo Amar y Servir que es de los jesuitas y el Hogar de Cristo. Pero antes en el colegio toda la vida estuve en voluntariados, estuve en todas las organizaciones juveniles y en la universidad, pese a todas las actividades que uno tiene porque yo igual trabajaba, estaba en esas dos organizaciones entonces después cuando llegué a Santiago, porque yo vivía en Antofagasta, yo soy de allá, entonces llegué a Santiago, no tenía tantas redes qué sé yo, y ah! Me puse a hacer el magíster,

cachai, me puse a estudiar, entonces como que dejé mi vida comunitaria de lado súper, me da como risa porque como que ná que ver, porque yo hice un magíster en psicología comunitaria y dejé toda mi vida comunitaria de lado y eso fue a ver, yo llegué en 2007 a vivir a Santiago, y en 2011 recién me reintegré como a la vida comunitaria, a la acción

¿A Macleta?

Sí

¿Y ahora, aparte de Macleta, participas de otra organización?

No, solamente estoy en Macleta

¿Tú manejas auto?

Manejo auto, saqué licencia pero no tengo auto así que...pero sé conducir vehículos

¿Pero has tenido algún periodo en que has sido conductora o sacaste la licencia y...?

Saqué la licencia porque me la iban a pedir para mi trabajo, porque yo antes salía mucho a terreno pero no me tocó conducir, y este año tomé unas clases para volver a retomar y no matar a alguien cuando me suba a un auto po así que no, o sea, si me pasai un auto ahora puedo conducirlo pero no...

Técnicamente...

No, y prácticamente también pero no conduzco habitualmente y no tengo auto

Tú que conoces más o menos como la metodología de la escuela, ¿tú sabes cómo ha evolucionado desde sus inicios hasta la escuela anterior?

Sí, de todas maneras. Mira, en 2008 cuando partió la primera escuela, porque Macleta partió en 2007, la escuela partió en 2008. Cuando las chicas partieron con la metodología, tenían ciertos ejercicios que habían extraído de lo que les había enseñado la Ángela, que es la Ángela Van der Kloof y tenían los manuales que les había dado el ICE, ellos son de Holanda, y tenían material de Brasil también, de la Escuela de la Bicicleta, no me acuerdo cómo se llama, entonces ellos pescaron algunos ejercicios y armaron esta escuela pero no se sabía cuántas sesiones iba a durar ni en cuántas sesiones las mujeres iban a aprender a andar en bicicleta, eso fue en 2008. Cuando yo llegué a la escuela en 2011 existía el método formalizado y existía este grupo de instructoras que te iban enseñando, entonces en aquel entonces se partía siempre igual. Se le sacaba los pedales a la bicicleta y tú comenzabas a caminar, primero para conocer la bicicleta, para conocer tu cuerpo, ir conociendo cómo adquirir el equilibrio, después venía el pedal, después el encuentra el pedal, todo lo mismo que ahora. Y me acuerdo que en ese momento las personas que aprendían a pedalear rápido después las llevaban por el parquecito para que hicieran este circuito como de zigzag pero entre los árboles, esas eran las más avezadas. Las personas que andaban en el bájate de la vereda, porque antes era bájate de la vereda nomás, las llevaban a ruta y ahí iba una instructora adelante y una detrás

Igual que ahora

Claro, como que lo básico. Con el paso de los años, lo que ha ido aumentando ha sido la cantidad de ejercicios que hoy día como que te preparan para andar por la calzada,

y nosotras en el Bájate de la vereda intermedio lo que hemos incorporado son algunos ejercicios que te permitan andar en Ciclovía, que eso antes no lo tenía. ¿Y por qué no lo teníamos? Porque se supone antes tú aprendías a andar en bicicleta y te bajabas a la calle, y nosotras hace un par de escuelas atrás nos dimos cuenta, no, no es que nos dimos cuenta sino que asumimos que las mujeres cuando aprenden a andar en bicicleta, hay muchas que nunca más tomaron la bicicleta, hasta la próxima escuela, entonces puede pasar un mes, dos meses sin pedalear, cachai? Y están las otras chicas que jamás se van a bajar, para ellas bajarse a la calle es andar por Vespucio, entonces andan en bicicleta, no se bajan a la calzada, pero sí se van por Ciclovía, ellas tienen conciencia de no andar en vereda, y ellas es como pucha es que ando en vereda, entonces es ese rollo como de la culpa entonces andan en Ciclovía, y lamentablemente en Santiago las ciclovías son bidireccionales por tanto el espacio que hay es de un metro y medio, menos, de longitud. Entonces en ese metro y medio, tú que recién aprendiste a andar en bicicleta te tienes que enfrentar, porque más encima en esa Ciclovía bidireccional andan los mountain bikers que van a subir al San Cristóbal, entonces andan con estos cascos monstruos, en esas inmensas bicicletas mountain bike y pasan a altas velocidades por las ciclovías, entonces tú pones a esa mujer ahí y ella inmediatamente se va a atemorizar y se va a bajar de la bicicleta. Entonces ahora empezamos a hacer algunos ejercicios como de pedaleos, de simular ciclovías, de pedalear bidireccionalmente, hemos incorporado esos ejercicios de por ejemplo qué pasa cuando tienes los autos estacionados y tienes 50 cms o menos para avanzar. Por ejemplo, acá en La Concepción, en la hora punta tú ves todos los vehículos y ves algunos ciclistas que excepcionalmente andan en la calzada pero se meten en unos tramos así, entonces ese tipo de ejercicio estamos incorporando hoy día

Con la patita...

Con la patita o pedaleando, cachai? Como que nosotras ahora empezamos a asumir cada vez con más sentido de realidad qué cosas son las que van pasando

¿A partir de cuándo empezaron a implementar esos nuevos cambios?

Lo que pasa es que el Bájate de la vereda intermedio yo encuentro que es un nivel bastante dinámico, porque cada grupo de alumnas llega en situaciones diametralmente opuestas, y ahora las mujeres que hoy día vienen del Aprende a pedalear, pasan a nuestro Bájate de la vereda intermedio y, porque dado la cantidad de alumnas que hay en la escuela, y dado también que la cantidad de instructoras que hay en la escuela también se ha reducido el número, las chicas del circuito grande del Aprende a pedalear que es el que tiene mayor convocatoria es como ya, pedaleaste? Sí. Ya, ¿sabes frenar? Ya. Ándate al otro, aprende a dar la vuelta, aprende a zigzaguear en el otro circuito, no con nosotras, para que nosotras nos enfoquemos en la gente que está aprendiendo a pedalear. Entonces hemos tenido que ir adaptando distintos ejercicios a esas realidades, a esas mujeres y a las mujeres que llegan al Bájate de la vereda avanzado pero que todavía les da miedo entrar a la calzada porque no sé po, no parten rápido, cachai? No parten de pie, no parten rápido. Entonces tenemos a mujeres en niveles como súper complejos, entonces nosotras lo que tenemos hoy día es un set de ejercicios que vamos, de acuerdo a los perfiles que tenemos, vamos adaptando

Va cambiándose ahí en el momento, digamos...

Sí, o sea de hecho no en el momento, igual planificamos. Son las alumnas nuevas las que tenemos que incorporar, o sea meterles el set nuevo de ejercicios, cachai? Pero a las otras eso lo preparamos de antes. Y por ejemplo, para esta escuela recién, para la que viene ahora en octubre elaboramos un check list así ya procedimental de qué es lo que tienen que hacer las chicas del Aprende a pedalear para pasar nosotras, para pasarlas al avanzado, cachai? Esa es una innovación recién para esta escuela, fresquita

Qué bueno...

Sí

Oye Paty, y tú seguiste andando en bicicleta po

Sí, sigo andando en bicicleta

¿Y ahora la usas pa andar pa todos los lados o algunas funciones nomás?

O sea, la uso hartito. Obviamente cuando aprendí a andar en bicicleta estaba como más loquita y la usaba como pa todos lados. Ahora entiendo que pa ciertas circunstancias a mí me facilita la vida y para otras, prefiero usar otros medios de transporte. Pero es mi alternativa que está a la mano, ponte tú, cuando voy cerca...

Tu vehículo...

Claro, es mi vehículo. Entonces la tengo bien mantenida, con los neumáticos infladitos y todo

Bien cuidadita

Claro

Oye y ha cambiado en ti algo...porque claro, la bicicleta está asociada como a este modo de ser más ecológico, tú has desarrollado o tenías ya de antes como esta consciencia un poco medioambientalista...preocupada así como oye, está súper contaminada la ciudad y pucha, quiero hacer algo...

Mira, eh...lo que pasa es que yo siempre he sido como súper cuidadosa e interesada en temas medioambientales y qué sé yo. Más encima antes de salir de la universidad siempre trabajé en temas de medioambiente, hasta ahora, entonces siempre me he vinculado, sobre todo el último tiempo, con temas como huella de carbono, eficiencia energética, entonces eso es algo como que profesionalmente lo veo, y en la vida más doméstica, más cotidiana segrego residuos. Prefiero comprar no latas pero no sé, vidrio. Me duele no haber traído mi vasito plástico para que me lo rellenaran acá, eh...prefiero caminar antes de andar en taxi, siempre he sido como así, entonces la bicicleta vino como a aumentar más mi consciencia ambiental, cachai?

¿Y la escuela ahí tuvo algún rol?

La escuela...sí, completamente. Al aportarme en el sentido de que las decisiones de movilidad tuyas pueden afectar el comportamiento de una ciudad completa, o sea, por ejemplo, el asumir que la bicicleta para viajes de menos de 5 kms es efectivamente el método más rápido y que de verdad uno sí se da cuenta po, cachai? O sea, hace un par de años yo estaba buscando departamento, y no sé po, salía tipo 6 y media de la tarde, entonces tenía hasta las 7 y media para visitar un departamento, y yo alcanzaba a visitar dos y hasta tres porque me iba en mi bicicleta, entonces de otra manera hubiera

sido súper imposible hacerlo porque era hora peak, cachai? Y eso nos pasa a la gente acá en Santiago, que como pa alcanzar a hacer un trámite, pa comprar algo, pa comprar un regalo, cachai, tenis como poco tiempo desde el horario de término laboral hasta que cierran las tiendas qué sé yo, entonces en la bici...me acuerdo de eso en particular, cuando caché que en realidad era la estadística que te muestran o la ppt que te sale en algún lado era completamente cierto. Entonces en ese sentido, sí, en ese sentido sí. Y aparte en la escuela misma también te hablan sobre las decisiones de movilidad, cachai? Y estas cifras que hoy día las manejo más y te puedo dar links pa que tú las busquis y qué sé yo, en esa época esa es información desconocida pa tí. Uno piensa que la gente que anda en bicicleta lo hace por deporte, por estado físico o por salud pero no por un rollo como más ciudadano

Y respecto a eso último que tú dices, a ese rollo ciudadano que tiene implícito la bicicleta, puede ser quizá un poco obvia la pregunta pero, ¿por qué usarla?

¿Por qué usar la bicicleta? Oh, no es una pregunta obvia, es una pregunta buena, me gusta esa pregunta. ¿Por qué usar la bicicleta? Porque te da autonomía, yo estoy moviendo, o sea, estoy llegando por mis propios medios a cualquier lugar, estoy usando mis propios recursos, cachai? Mi propio cuerpo. Efectivamente en una ciudad con el flujo de tránsito que tiene Santiago, con la calidad del transporte de superficie, con lo atochado que está el metro en hora punta, efectivamente llegas más rápido a tu lugar de destino, por tanto tienes más tiempo para hacer otro tipo de cuestiones y mejora mucho tu calidad de vida solamente por el tema tiempo, cachai? Y lo otro que ¿por qué usarla? Porque así conocis tu ciudad, Santiago es una ciudad preciosa, preciosa. De verdad a mí, bueno a mí siempre me gustó Santiago de chica y por eso me vine a vivir acá también, pero la gente que dice Santiago es una lata, es gente que no conoce todos los parques que hay. Puede sonar súper cliché, súper eufemismo pero cuando tú andai en bicicleta tú conocis, no sé po, pedalear por Huelén ponte tú, pedalear por esas callecitas como bonitas que tienen como esos edificios antiguos, que pareciera como que no estai en Santiago, cachai? A mí pedalear por la Alameda me causa como un espanto terrible, me saqué la mugre en la Alameda. Pero ponte tú, en calles poco transitadas, por barrios agradables, por ejemplo

Sobre todo tú que vives en Providencia...

Claro. Pero, ponte tú hace varios años yo vivía por Lastarria, cachai, yo decía pucha haber sabido pedalear en esa época me hubiese permitido conocer otros sectores, cachai, o incluso moverte a otros lugares igual tú vai reconociendo otros lugares. Por ejemplo, la ruta que yo tengo a mi trabajo es la misma, porque yo uso transporte público, la misma todos los días y es súper monótono po

¿Y dónde trabajas?

Yo trabajo en el Metro

¿En el Metro? (risas)...pero físicamente en qué comuna

En Santiago Centro, sí. Claro po, cachai? Y ponte tú las veces que me voy en bicicleta siempre cambio la ruta, me voy por distintos lugares, cachai, o no sé, me junto con alguien, es más entretenido, es más dinámico pero cuando tú te vas en el mismo medio de transporte es super monotonoso, cachai? No entrai en contacto con lo que hay, no cachai cuando hay un cafecito nuevo, cachai

O una librería...algo interesante que te pueda servir...

Una librería, o una tienda...no te enterai de esa obra de teatro porque no viste ese afiche que estaba pegado al lado, entonces esa cuestión de entrar en contacto con tu ciudad, con lo que está pasando eh...no sé po, por ejemplo, el otro día cuando estaba pal 18, esta cuestión del pasacalle que hubo la banda Conmoción, cachai, que fue una cicletada. Esas cuestiones tú no las veis si hubiese sido en otro horario, cachai, o si shubiese sido un día hábil pasai por el mismo sector y no te dai cuenta de ese tipo de cambios que hay

O en el metro...

Sí...

Oye, y la misma pregunta pero enfocada hacia el género, ¿Por qué las mujeres deberían usar la bicicleta?

Pucha, porque las mujeres eh...la bicicleta es una herramienta que nos permite a las mujeres...usar el espacio público de otra manera, y porque las mujeres lo que deberíamos hacer es disminuir la brecha que hay en materia de salario, de seguridad, de movilidad laboral...eh...hasta las decisiones de transporte también las mujeres estamos super limitadas, o sea, tú en la noche no vai a tomar una micro sola, cachai? No vai a tomar por un tema de inseguridad, de que te puede pasar algo porque efectivamente te puede pasar algo...

O andar caminando sola por la calle...

No vai a andar sola caminando por la calle en una calle donde no hay ninguna persona pero en bicicleta sí podis atravesar ese tipo de situaciones que son súper limitantes sólo por el hecho de ser mujer. Si yo te veo a ti, Constanza, andando en bicicleta en la noche por un lugar yo voy a decir sabis qué? Yo vi a esta mujer andando en bicicleta por acá, es seguro porque ella es mi indicador de que en este espacio cachai, ella se está apropiando de ese espacio, por tanto yo puedo hacerlo y alguien me va a ver a mí y así, secuencialmente se van a ir sumando más mujeres a transitar por la calle y lo otro es que hay, dentro de las brechas que existen entre hombres y mujeres, es que las mujeres siempre es...o sea, el porcentaje de mujeres bajo de la línea de la pobreza siempre va a ser superior entre mujeres y hombres, porque las mujeres están dedicadas a los cuidados familiares más que salir al mercado laboral. Entonces, esas mujeres que están bajo la línea de la pobreza, que están limitadas por temas de dinero son las que tienen que andar en bicicleta, porque la inversión inicial de una bicicleta la recuperas inmediatamente, y esas son las mujeres, y dadas las características de los viajes que tenemos las mujeres que no es mi caso, pero vas a dejar la comida, la colación a los cabros chicos, los vai a dejar al colegio, que vai a hacer trámites, que vas a hacer distintas acciones todo el día, te ahorras mucha plata andando en bicicleta entonces ahí contribuyes a superar esa brecha de pobreza que hay entre hombres y mujeres

¿Y por qué crees tú que las mujeres usan menos la bicicleta que los hombres?

Por distintas eh...situaciones personales y también situaciones sociales. O sea, la cultura machista en Chile en la cual a las niñas no se les enseña andar en bicicleta porque una niña se puede...el mito que existía en la época de mi abuela que a mí me lo contó, que a las mujeres no se les enseñaba a andar en bicicleta porque se les podía romper el himen, se le podía romper el himen. Entonces una mujer que perdía la virginidad arriba de la bicicleta no se iba a casar con nadie y era una puta, tenis eso. Tenis lo otro, como lo típico que a las mujeres no se les enseña a andar en bicicleta

porque se pueden caer, porque son tan delicadas, son unas princesitas que hay que tener en la casa, con un vestido almidonado, jugando con muñecas de trapo, cachai? Entonces ese tipo de cuestiones, cachai? Y que es poco femenino, cachai? Que es amachada la mujer que anda en bicicleta, es como algo no bien visto, no es bien visto que tú andes en bicicleta. Entonces todas esas cuestiones, todos esos mitos, sumado a las situaciones personales como ponte tú lo que me pasó a mí que también tiene que ver con un componente machista de mi papá, porque si yo hubiese sido un hombre y me saco la mierda, cachai, me ponen puntos en la cabeza, al otro día agarro mi bicicleta y me voy pero en el caso de mis papás que tenían solamente hijas mujeres en ese entonces, fue como hay que sacar esta herramienta de esta casa porque mis niñitas idealizadas van a morir con esta cuestión, cachai? Entonces también existen esos factores

Una sumatoria de cosas...

Sí, es como una sumatoria de mitología alrededor de la bicicleta y la mujer, y también de la mujer y el espacio público, y el espacio fuera de la vida privada de la casa

Y a ti como instructora, ¿Qué te ha aportado el estar en contacto con otras alumnas, con otras mujeres en el fondo, ver tantas realidades distintas a lo largo del 2011, 2012, 2013? ¿Qué te ha aportado a ti como mujer, como persona?

A ver, primero yo creo que el hecho de estar en contacto permanente con mujeres no ciclistas a nosotras nos ha permitido como agrupación estar como siempre en contacto con la realidad, como que no se nos ha ido la cabeza por las nubes ponte tú, ni nos creemos la muerte ni nada, porque estamos en contacto con esa realidad que nos aterriza, que después de 7 años todavía hay temas de pobreza, hay temas de brecha de género que no han sido superado, pese a que estamos hoy día en el 2014 y esta cuestión partió el 2008, o sea, que las cosas en Chile cambian muy lento eh...y como organización también nos ha permitido ir cambiando nuestro método, adquiriendo adherentes y por otra parte también haciéndonos conscientes del aporte y del rol social que tiene Macleta en Santiago, y eso por una parte nos permite seguir avanzando, nos identifica, nos aumenta la relación de pertenencia que tenemos con la agrupación, aumenta la motivación y también nos enamora más de este pequeño proyecto que hoy día es una institución, eso por una parte como a nombre de la agrupación. A mí Macleta es una de las cosas que me llena en mi vida y el hecho de ser voluntaria, y no solamente durante 7 domingos ni 21 domingos que son las 3 escuelas que nosotras desarrollamos, sino que ser voluntaria 365 días al año también te pone a ti en una situación de empatía social súper grande en la cual tú de verdad te sentis aporte en la sociedad y antes del trabajo que podai tener, pa la gente que son profesionales de las ciencias sociales el hecho del servicio, el hecho como de la conexión de lo que está pasando con la sociedad es súper importante y está súper arraigado dentro de las creencias y qué sé yo, y por formación el hecho de ser voluntaria yo creo que también es una cuestión que me mantiene como en contacto con la sociedad y esa cuestión me hace sentir orgullosa. Y ahora en lo personal, yo creo que me reafirma como mujer eh...porque yo siento que nosotras, con cada una de las escuelas y las actividades que desarrollamos estamos educando y estamos promoviendo esta misma lógica de superación de brecha de género entre las mujeres y también estamos aportando como a la causa de la búsqueda de la justicia social en la sociedad con una cuestión que, a vista de personas que no conocen la escuela, puede sonar como demasiado grandilocuente. Yo creo que esa es una de las cosas que es el aporte más grande que nosotras tenemos, y aparte en una sociedad como tan

cínica, en donde la ambición por lo material de que tú tienes treinta y tantos años, no sé po, tenis que tener una casa propia, tenis que ganar tanta plata, tenis que vivir en tal sector, tenis que tener un auto eh...tenis que estar en pareja, cachai? ¿Cuándo vas a tener hijos después de esa pareja? ¿Cuándo viene el hermanito, cachai? Vives en un departamento muy chico, ¿cuándo te vas a esa casa en tal lado? Después tenis que tener la casa en la playa, cachai? Ese tipo de cuestiones como tan estereotipadas que existen en la sociedad chilena. El hecho de decir mis prioridades son otras, mis ideales son otros y son más fuertes que esos mismos estereotipos eh...te permite a ti eh...y te fortalece también como plantear tu vida de otra manera y darte cuenta que son otras las cosas más importantes po, o sea pa mí el hecho de yo haberle enseñado durante tanto tiempo a una mujer a pedalear, implica que esa mujer va a tomar una decisión sobre cómo moverse y sobre cómo apropiarse de esa ciudad, ese cambio lo hice yo, y lo hicieron mis compañeras y lo hicieron los colaboradores y toda la gente que domingo a domingo estamos trabajando por la escuela. Entonces, esa cuestión que tú cambies la vida de una persona, porque yo también o sea, por este motivo yo sigo acá, yo creo que no sé si cambiamos vidas y las cambiamos pero con las manos, con nuestro trabajo, eso es algo que no mucha gente puede decir y yo creo que nosotras somos afortunadas en desarrollar ese tipo de cambios y estar conscientes de eso

¿Y cambia tu percepción hacia los demás el tema de estar en contacto habitualmente con estas otras realidades, con distintas alumnas? ¿Cambia esa percepción hacia los otros, da una mayor sensibilidad?

Yo creo que aumenta nuestro juicio y sentido de realidad en la sociedad en la que estamos eh...no sé po, eh...cuestiones tan, tan arraigadas por ejemplo no sé po...desde el modelo de enseñanza que se tiene tradicionalmente con las mujeres, lo que hablábamos antes de esta condescendencia de pobrecita, no puedes andar, todo ese tipo de cuestiones cambia completamente, o sea, tú le preguntas a una persona que es instructora en Macleta ella jamás hoy día te va a decir pucha oh, vamos tú puedes hacerlo. Esa persona, que piensa de esa manera no calza dentro del perfil de la instructora de Macleta porque lo que se pretende hacer es que nosotras estimulemos y acompañemos el proceso de transformación y de empoderamiento de esa mujer en el espacio público

¿Cómo se entrega eso? ¿Cómo se traspasa a las alumnas?

¿Cómo se traspasa? Eh...a través del modelo de Macleta de enseñanza en la escuela, en el cual involucra tú tienes que aprender a equilibrarte en esa bicicleta, por tanto tú tienes que aprender a controlar tu propio cuerpo y controlar este instrumento metálico, cachai, eh...y también tienes que y también aparte del método y todos esos pasos eh...también el hecho de estar enfrentando ese obstáculo que tú tuviste, que tienes en el espacio público eso también creo que es clave para que tú hagas el click porque yo no sé si eso te pasa cuando tú por ejemplo estás aprendiendo no sé, algún deporte, o en algún taller ponte tú de mosaico, de literatura, yo no sé si lo aprendes ahí, por eso encuentro que es tan fuerte lo que pasa, los cambios que se producen en lo que hacemos, sin desmerecer las otras cosas porque quién sabe, la gente de un Techo para Chile también el aporte que ellos están desarrollando, o el crecimiento personal que ellos promueven en los voluntarios es distinto. Pero yo creo que el rollo nuestro que es el de autoconocimiento de tu propio cuerpo, de enfrentarte a esa herramienta de movilidad dentro de la ciudad, el que tú te subas a la bicicleta y reconozcas un Santiago distinto, otra ciudad, otra región, todos esos factores son los

que confluyen para que tú efectivamente vivas un proceso personal de transformación que después se va a replicar en tu pareja, en tu familia, en tu grupo de amigos, en tu lugar de trabajo y así, exponencialmente

Y según tu experiencia, esa mirada feminista de la misma escuela que va como implícita o a veces explícita en las charlas, ¿cómo es recibida por parte de las alumnas, tú crees que hace click?

Fíjate que esa fue una pregunta que yo hice para el estudio que presenté en Austria, el año pasado, yo les pregunté me acuerdo a las alumnas, qué les parecía que Macleta fuese tan feminista, porque Macleta es una organización feminista

Sí po...

Eh...fíjate que hay algunas mujeres que adherían, cachai? Y habían otras mujeres que...me acuerdo de una respuesta que me dio una de ellas que fue alumna de una escuela muy cercana a la mía donde yo me gradué como 2011, entonces ella me dijo mira, sabes qué? Yo no me siento identificada con esto, con esto mismo

¿Qué edad tenía?

¿Qué edad tenía?

Sí, ¿te acuerdas más o menos en qué rango estaba?

Sí, tiene que haber estado...sabes por qué me acuerdo? Porque fue una de las frases que me hizo click en el sentido de ya, tú puedes tener el mensaje todo qué sé yo pero en realidad no te vinculas con eso, sino que te vinculas con un ámbito que te hace más sentido, parece que era bastante parecida a mi edad, ella no tiene que tener más allá de 33 años, entre 30 y 33, por ahí

Ya, adulta joven

Adulta joven po, entonces yo la miraba y era como qué raro que no se involucre con el rollo como más feminista. Bueno, yo creo que hay algunas mujeres que adhieren más que otras, a algunas en realidad no les...en realidad no sé cómo medirlo tampoco, cachai? Porque no es como que te lleguen correos de oye, cuál es la literatura, cuál es el blog que ustedes visitan para...cachai? Pero sí, fíjate que ha coincidió que haya alumnas de Comunidad...no de Comunidad Mujer, de Humanas...

Había una en la escuela mía...

Una argentina, ella. Hay mujeres de agrupaciones, de ONG que trabajan con mujeres que han llegado a nuestra escuela. Nosotras no hemos hecho esa búsqueda, eso es un dato super interesante como de la vinculación con agrupaciones feministas que busquen en nosotras algún punto de intersección o pa fortalecer sus capacidades personales, qué sé yo. No ha habido esa, no tenemos esa cifra pero sí ha coincidido que mujeres que trabajan con mujeres, profesionales del ámbito de las ciencias sociales más sensibilizadas con esos temas han llegado a Macleta y valoran en el hecho que seamos mujeres y tienen, cuando tú conversas con ellas, tienen este tema de la identidad femenina, de la sororidad, cachai? Ese tipo de cuestiones, pero no así como oye estai haciendo un diplomado en género, cachai? Saben chiquillas...? No, no, eso no ha pasado hasta ahora pero sí me tinca que tienen que haber, o sea son

personas más sensibles por formación, por experiencia de vida o por acciones comunitarias que desarrollan que están más vinculadas a temas feministas

Y el tema de la ciudadanía por ejemplo, más activa, más empoderada, más participativa, ¿cómo lo traspasa la escuela, cómo quiere...?

Primero, entregando información. Nosotras lo que hacemos es entregar harta información en la escuela y también a través de las redes sociales, nosotras tenemos un trabajo súper fuerte en redes sociales, que es la forma en la cual nosotras nos comunicamos con el resto y el resto de la población, de la sociedad, por esto mismo de que nosotras pensamos en el rol social que tenemos y a partir de eso, nosotras siempre estamos difundiendo información, vinculadas con temas de feminismos, de nuevos feminismos, de nuevas masculinidades, con temas de espacio público, de uso de transporte, temas que nos interesan a las mujeres y que no sólo se limitan al ámbito de la belleza, de las dietas y del cuidado parental, sino que toda la diversidad de temas que nos interesan a las mujeres, enfocados a esos ámbitos. ¿Y cómo traspasamos? Bueno, por un lado con el resto de la sociedad así a través de nuestro sitio web, y escribiendo en columnas de opinión y participando en revistas y qué sé yo, y en la escuela, a través de nuestras charlas. Entonces, ahora ponte tú, este año partimos con la vinculación con el Observatorio Contra el Acoso Callejero, e incorporamos, por ejemplo, los cursos, las charlas que nosotras hacemos pa nosotras es algo súper importante porque es la herramienta de transmisión de información que tenemos durante la escuela, entonces inicialmente los temas también han ido cambiando, cachai? En cada escuela como que los vamos reevaluando, qué es lo que hay, qué es lo que se está hablando, cuáles son los temas importantes, contactamos a alguien y los vamos incorporando

Y alguien fuera de la escuela, de tus círculos cercanos, de tu gente conocida, se ha acercado a la bicicleta? ¿Te han preguntado cosas?

Sí, de todas maneras. Es súper divertido, o sea al principio era como Paty, por correo o por facebook, me quiero comprar una bicicleta, qué me recomiendas? O me mandaban fotos, ¿qué piensas de estas? O los groupones que llegaban, qué opinai? Y yo ya después, al principio era como te acompañó. Después no, mira tiene que tener...después como así por asesoría, amigos, amigas cercanas, familiares, cachai? Y hay harta gente como más cercana que está andando en bicicleta

¿Gracias a ti?

Es que como una sinergia que hoy día como que todo el mundo anda en bicicleta, y por otra parte también como no sé po, si yo voy en bicicleta a tu casa y te digo oye, vamos a tal lado? Tú te das cuenta oye, puedo hacerlo. Entonces como por una cuestión de moda, copia, incentivo y el yo también puedo hacerlo si tú lo estai haciendo

¿Y cómo se sintió el haber logrado tu meta, ahora el estar participando de esto y como esa conjunción de cosas...?

A ver, yo me sentí emocionada, me acuerdo que me puse a llorar de la emoción

¿Cuándo aprendiste a andar?

Cuando pedaleé. Y pa mí fue súper importante porque me costó, fíjate, fue difícil y o sea, sentir esta cuestión de que de verdad yo podía lograrlo, cachai? A los 30

años...fue una cuestión así como maravillosa, una explosión de emoción, de energía, cachai? Me acuerdo que estaba mi pareja de ese entonces, y estaba súper contento, cachai, y como que la gente alrededor no lo tomó tanto peso, pero la gente que sí sabía, cachai, era como...porque yo tampoco le conté a todo el mundo po, y ponte tú subía fotos y qué sé yo, cachai, ¿qué hora es? Es como súper tarde...

Ya nos están echando...Van a ser las 9...

Sí...

Me queda una sola pregunta

Dale

Te la hago rapidito

Sí, no hay problema

¿Cómo te ves en el futuro, participando o no participando de Macleta?

Uy, ¿Cómo me veo? Pucha, no me imagino fuera de Macleta pero entiendo que igual uno evoluciona como persona, como en las inquietudes sociales que uno pueda tener, cachai, eh...hoy día no me imagino no haciendo clases en la escuela, cachai? No sé si voy a estar, si voy a seguir o sea obviamente la coordinación se va a terminar en un año, nosotras tenemos períodos de dos años pero sí ponte tú me veo aportando algunos años más dentro de Macleta, o bien formando parte de investigación, o bien formando parte dentro del equipo escuela, o en las redes sociales que es lo que hago hoy día, a lo mejor voy a tener un nuevo rol, pero no me imagino estando fuera de la organización

Ves una continuidad...

Claro, y más encima tampoco me veo fuera del ámbito de la participación social, porque es algo que a mí hoy día me llena mucho, entonces yo te contaba el período que estuve sin participar era como raro, sí, eso

Qué bueno, qué lindo, o sea que ha sido un gran aporte en tu vida...

Sí, sí, sí...

Ya po Paty, muchas gracias.

**ANEXO 8: Declaración de consentimiento informado entrevistadas
(alumnas e instructoras)**



DECLARACION DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

(Documento que se utiliza una copia por cada informante; en caso de estudios masivos el contenido de esta declaración se agrega como parte del inicio de toda entrevista o cuestionario)

He sido informada de los objetivos de este proyecto de investigación, de sus riesgos y beneficios. Comprendo que deberé contestar una encuesta o entrevista. Todas mis dudas han sido respondidas por los investigadores.

Estoy participando libremente y me han informado que toda la información que yo proporcione, será estrictamente confidencial y que mi identidad será resguardada.

Nombre del Investigador: ... Constanza Burgos Contardo.....RUT.....16.368.487-K...

Firma.....

Nombre del participante... *Pamela Vargas Seguel*...RUT... *19.118.135-1*...

Firma... *[Handwritten Signature]*.....

Fecha...24/09/14.....



DECLARACION DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

(Documento que se utiliza una copia por cada informante; en caso de estudios masivos el contenido de esta declaración de agrega como parte del inicio de toda entrevista o cuestionario)

He sido informado/a de los objetivos de este proyecto de investigación, de sus riesgos y beneficios. Comprendo que deberé contestar una encuesta o entrevista. Todas mis dudas han sido respondidas por los investigadores.

Estoy participando libremente y me han informado que toda la información que yo proporcione, será estrictamente confidencial y que mi identidad será resguardada.

Nombre del Investigador... *Constanza Burgos Contreras* ... RUT... *16.368.487-K*

Firma... *[Signature]*

Nombre del participante... *Andrea Cortina* ... RUT... *14.516.018-6*

Firma... *[Signature]*

Fecha... *16/09/14*



DECLARACION DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

(Documento que se utiliza una copia por cada informante; en caso de estudios masivos el contenido de esta declaración se agrega como parte del inicio de toda entrevista o cuestionario)

He sido informado/a de los objetivos de este proyecto de investigación, de sus riesgos y beneficios. Comprendo que deberé contestar una encuesta o entrevista. Todas mis dudas han sido respondidas por los investigadores.

Estoy participando libremente y me han informado que toda la información que yo proporcione, será estrictamente confidencial y que mi identidad será resguardada.

Nombre del Investigador... *Constanza Burgos Contreras* RUT... *16.368.467 - K*

Firma... *[Signature]*

Nombre del participante... *Constanza Muñoz Villafañe* RUT... *17.210.215 - Y*

Firma... *[Signature]*

Fecha... *30/09/14*



DECLARACION DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

(Documento que se utiliza una copia por cada informante; en caso de estudios masivos el contenido de esta declaración se agrega como parte del inicio de toda entrevista o cuestionario)

He sido informado/a de los objetivos de este proyecto de investigación, de sus riesgos y beneficios. Comprendo que deberé contestar una encuesta o entrevista. Todas mis dudas han sido respondidas por los investigadores.

Estoy participando libremente y me han informado que toda la información que yo proporcione, será estrictamente confidencial y que mi identidad será resguardada.

Nombre del Investigador... *Constanza Burgos Cortado* RUT... *16.368.487-K*

Firma... *[Signature]*

Nombre del participante... *Carolina Fuenzalida* RUT... *15.425.400-5*

Firma... *[Signature]*

Fecha... *27 Septiembre 2014*



DECLARACION DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

(Documento que se utiliza una copia por cada informante; en caso de estudios masivos el contenido de esta declaración de agrega como parte del inicio de toda entrevista o cuestionario)

He sido informado/a de los objetivos de este proyecto de investigación, de sus riesgos y beneficios. Comprendo que deberé contestar una encuesta o entrevista. Todas mis dudas han sido respondidas por los investigadores.

Estoy participando libremente y me han informado que toda la información que yo proporcione, será estrictamente confidencial y que mi identidad será resguardada.

Nombre del Investigador... *Constanza Burgos Contreras* RUT... *16.369.497-K*.....

Firma.....

Nombre del participante... *MUKTI SALAZAR* RUT... *6.617.878-1*.....

Firma.....

Fecha... *23/09/14*.....



DECLARACION DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

(Documento que se utiliza una copia por cada informante; en caso de estudios masivos el contenido de esta declaración de agrega como parte del inicio de toda entrevista o cuestionario)

He sido informado/a de los objetivos de este proyecto de investigación, de sus riesgos y beneficios. Comprendo que deberé contestar una encuesta o entrevista. Todas mis dudas han sido respondidas por los investigadores.

Estoy participando libremente y me han informado que toda la información que yo proporcione, será estrictamente confidencial y que mi identidad será resguardada.

Nombre del Investigador... *Carolina Rojas Contreras* RUT... *16.368.407-K*.....

Firma... *[Signature]*.....

Nombre del participante... *Andrés Albagli* RUT... *15.383.085-1*.....

Firma... *[Signature]*.....

Fecha... *16. Sept. 2014*.....



ESCUELA DE SOCIOLOGÍA
Sociología

DECLARACION DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

(Documento que se utiliza una copia por cada informante; en caso de estudios masivos el contenido de esta declaración de agrega como parte del inicio de toda entrevista o cuestionario)

He sido informado/a de los objetivos de este proyecto de investigación, de sus riesgos y beneficios. Comprendo que deberé contestar una encuesta o entrevista. Todas mis dudas han sido respondidas por los investigadores.

Estoy participando libremente y me han informado que toda la información que yo proporcione, será estrictamente confidencial y que mi identidad será resguardada.

Nombre del Investigador... *Constanza Burgos Contreras* RUT... *16.368.487-K*.....

Firma..... *[Signature]*.....

Nombre del participante... *Miyren Villamañá* RUT... *[Signature] 8228572-0*.....

Firma... *[Signature]*.....

Fecha... *2019/14*.....

Coordinación de Seminarios de Grado – CSP- csepulve@ucsh.cl



DECLARACION DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

(Documento que se utiliza una copia por cada informante; en caso de estudios masivos el contenido de esta declaración de agrega como parte del inicio de toda entrevista o cuestionario)

He sido informado/a de los objetivos de este proyecto de investigación, de sus riesgos y beneficios. Comprendo que deberé contestar una encuesta o entrevista. Todas mis dudas han sido respondidas por los investigadores.

Estoy participando libremente y me han informado que toda la información que yo proporcione, será estrictamente confidencial y que mi identidad será resguardada.

Nombre del Investigador... *Constanza Burgos Cortado*RUT... *16.368487-K*
Firma.....*[Signature]*.....
Nombre del participante... *ALCAZAPOS ALVAREZ*RUT... *10.044.290-6*
Firma.....*[Signature]*.....
Fecha... *25/9/2014*