



Universidad de Concepción
Facultad de Ciencias Sociales
Departamento de Antropología y Sociología

Profesor guía: Rodrigo Herrera
Alumno: Jens Benöhr

Caracterización etnográfica de los ciclistas del Gran Concepción

¿Quiénes y por qué andan en *bici* en *Conce*?

Informe de Práctica Profesional

Julio 2014

1. Introducción

La bicicleta como medio de transporte válido comienza a considerarse en las políticas públicas de urbanismo en Chile; el marco con dos ruedas y un sillín ha encontrado un nicho perfecto en los discursos de movilidad sustentable y de *ciudad verde* (Papasseit, 2007; Pardo, 2012), aglomerado de ideas imperativas para la urbe contemporánea, saludable y fresca, donde se busca naturalizar la ciudad, llenarla de parques y atravesarla con ciclovías, tal como se plantea a Concepción para los siguientes años (Concepción, 2014). Sin embargo, desde hace décadas que la *bici*, o *cleta*, como se le suele cariñosamente decir entre sus usuarios, se ha utilizado como una herramienta de desplazamiento por trabajadores, maestros de la construcción, jardineros, guardias de seguridad, entre otros, principalmente por motivos económicos. Pese a ello, durante todos estos años se ha mantenido prácticamente invisible en los trazados de calles y autopistas, donde el automóvil ha sido y sigue siendo la directriz dominante en la planificación de las vías del país. Considerando este contexto, es significativo el mensaje presidencial del 21 de Mayo de 2014, donde la presidenta Michelle Bachelet anunció la creación de 30 nuevos parques urbanos y la extensión de la red de ciclovías a lo largo del país “para fomentar la vida saludable y sustentable”.

“Qué duda cabe, que las ciudades deben tener espacios seguros y amables. Por eso debemos incentivar formas de transporte que vayan más allá del transporte motorizado, fomentando el uso de las bicicletas. Y si bien como medida dentro de los primeros 100 días nos habíamos planteado construir en los 4 años 100 kilómetros de ciclovías, la verdad que nos entusiasmos y vamos a construir 190 kilómetros más de ciclovías, desde Arica a Magallanes.” (Bachelet, 2014).

Con esto ya no queda duda, la bicicleta se integra oficialmente en las políticas públicas de Estado, pero es importante entender que la infraestructura sola no basta. Para impulsar acciones orientadas a la integración de este vehículo al sistema de transporte urbano y periurbano, se ha de considerar a los individuos que lo utilizan. Sin embargo, los estudios e iniciativas relacionados con la remodelación o construcción de espacios públicos en el Gran Concepción nacen de una institucionalidad gubernamental que incurre persistentemente en los errores típicos del urbanismo moderno, generando renovaciones agresivas sobre la trama urbana existente. Estos proyectos son generalmente dirigidos por ingenieros, arquitectos y paisajistas, quienes utilizan la ciudad como laboratorio de sus ideas para imponer un orden espacial teóricamente ideal, sin previa consulta o análisis de las formas y usos que se les da a los objetos en la vía pública, pues lo importante son las cifras en el papel y no las significaciones en la calle (Jirón, 2009). Si bien la estadística es una útil herramienta para acceder a algunos fenómenos sociales, esta posee un rol hegemónico en los estudios urbanos que desplaza y obvia aspectos cualitativos de la realidad cultural. Las dinámicas sociales no son meras ecuaciones matemáticas, compuestas de números agrupados en arcanas e infernales estadísticas, sino un universo de personas, relaciones, experiencias y símbolos; fragmentos de lo urbano que sólo mediante un exhaustivo trabajo de campo, compuesto por observaciones y entrevistas, pueden aprehenderse (Delgado, 2008).

Este trabajo se inspira en la particular visión que brinda la antropología, con su prisma inductivo y cualitativo, junto a corrientes más recientes dentro del urbanismo, como el denominado urbanismo emergente o *tactical urbanism*. Estas disciplinas comienzan a trabajar en la integración de las personas en la construcción de los espacios públicos que utilizan, o por los que se movilizan. En el caso de la bicicleta; ciclorutas (ciclovías, ciclobandas y otras vías), estacionamientos y otras iniciativas para fomentar su uso. Como Magro (2011) sostiene, se torna clave la autogestión de las comunidades al momento de diseñar sus propios espacios:

“Frente al Urbanismo convencional planificado y regulado, existe otro tipo de construcción de ciudad que emerge en condiciones específicas; que se desarrolla en base a la auto organización de un grupo de personas, comunidad o colectivos profesionales que pasa a la acción y reivindica su derecho a otro modelo de ciudad, participando de abajo a arriba en la transformación urbana, sin una planificación previa impuesta...” (Magro, 2011: 1).

Es en este contexto que planteé mi propuesta de práctica profesional a la Oficina Ciudadana de la Bicicleta (OCBI). Para generar políticas públicas sólidas e integrales y lograr la adecuada incorporación de la bicicleta al sistema de transporte urbano, es necesario el trabajo de campo en la ciudad, el cual ha de considerar las experiencias, conductas y significaciones de los usuarios de la bici. Siendo la OCBI la primera oficina en su tipo en todo Chile, es una oportunidad valiosa para, desde un principio, aportar desde la antropología como ciencia social en la creación de políticas públicas de desarrollo urbano contextualizadas en la realidad local de Concepción.

Como pregunta de reflexión introductoria: ¿qué aspectos han de primar en el diseño urbano, mayor infraestructura o centrarse en las inquietudes de los usuarios?

2. Antecedentes

Como actividad de primer semestre de 5to año de antropología se nos pide realizar una práctica profesional que debe consistir en 240 horas de trabajo, sean de oficina o terreno. El objetivo de esta actividad es poner a prueba los conocimientos y herramientas brindadas por la carrera durante los 4 años de previa formación académica.

Esta investigación se realizó como práctica profesional para la OCBI, comisión encargada de los asuntos relacionados con la bicicleta en el departamento de Asesoría Urbana de la Municipalidad de Concepción. La preparación y desarrollo de este estudio fue guiado por el antropólogo Rodrigo Herrera, profesor de la Universidad de Concepción, y supervisado por la arquitecta Andrea Cox y el periodista Andrés Vidal, ambos miembros de la OCBI.

En un principio se planteó identificar al potencial usuario de la bicicleta para saber a quién dirigir las campañas de difusión de su uso como medio de transporte, pero el objetivo derivó en caracterizar el perfil del actual ciclista penquista, pues solo sabiendo quién y por qué anda en bici sabremos como motivar a quienes aún no se suben a la bicicleta a utilizarla para transportarse, o alentar a quienes podrían cambiar la bicicleta por el auto para que se mantenga firmes en sus pedales.

2.1 Experiencias en el extranjero

Si bien la instauración de una oficina de la bicicleta en el departamento de asesoría urbana de Concepción es una iniciativa pionera en Chile, no es novedad el tema del transporte sustentable en el continente sudamericano, donde varios países ya han incursionado en ello:

- En Colombia con el SIBUC (Sistema de Bicicletas de Uso Compartido) y más de 376 kilómetros de cicloruta construida en su capital Bogotá, el Instituto de Desarrollo Urbano, organismo municipal, ha planeado y financiado mejoras en la infraestructura para los ciclistas desde los 90 (Rogat, 2009).
- Perú a través del FONAM (Fondo Nacional del Ambiente) junto al Banco Mundial realizó una serie de grupos focales en el 2002, lo cual derivó a una campaña de difusión a largo plazo en los colegios y la elaboración de un plan maestro de ciclovías para Lima y Collao (Rogat, 2009).
- En Argentina, Buenos Aires, poseen un sistema de préstamo de bicicletas públicas llamado Ecobici, potenciado por una red de ciclovías que hoy alcanza los 135 kilómetros e integra distintos puntos estratégicos de la ciudad como centros de transbordo, universidades, escuelas y hospitales.

Estos ejemplos demuestran que los países latinoamericanos han comprendido hacia donde apunta el Norte de la urbe moderna según Europa y su bienaventurada sustentabilidad, y ya se adentran en sus parajes, para no quedar atrás y sin aliento en la desbocada carrera que llamamos progreso,

ahora pintada de verde, con un par de arbolitos, un sol sonriente y una casual, pero elegante mujer recorriendo la ciudad a punta de inocentes pedaleadas.

La experiencia europea en el tema ya está consolidada, con ejemplos clásicos como Holanda, Dinamarca y Alemania (Pucher & Buehler, 2007), mientras nuevos reclutas, como España e Inglaterra, buscan sumarse al séquito de naciones pedaleantes (Pooley et al. 2013; Vicente & Hormaeche, 2006). Todo esto instaurado en un marco epistémico (Möller, 2003) del desarrollo sustentable, donde la bicicleta posee su puesto insignia como medio de transporte de gracia sin producir emisiones de carbono, con gran eficiencia energética y numerosos beneficios a la salud (Teschke et al. 2012). Esta información es valiosa para comprender cuales son las causas y fines del uso de la bicicleta en otros países, pero al aterrizar la teoría a la práctica, en nuestra realidad cultural local las cosas son distintas.

En el discurso de la movilidad sustentable se avoca por la conciencia ambiental, la disminución de la contaminación a través de medios de transporte “alternativos”, sin embargo a través de esta investigación, los habitantes de Concepción y sus alrededores revelaron que el medio ambiente no es el motivo primordial por el que se desplazan en bicicleta, pues por lejos la causa económica, el “ahorro de lucas” es el principal impulsor de los pedales penquistas.

2.2 Experiencias y estudios en Chile

En Chile aún son incipientes los proyectos relacionados con el uso de la bicicleta como medio de transporte. En Concepción, a partir del año 2002, el programa Ciclobío, dirigido por la Secretaria de Planificación de Transporte (SECTRA) intentó incentivar su uso en la región, a través de campañas de difusión como “Promoción de transporte sostenible, nuevo Ciclobío”. En el marco de la modernización del sistema de Transporte Urbano de Concepción (Biovías), se estableció un plan de inversión en infraestructura, el cual incorporó la implementación de las primeras ciclovías en la ciudad y comunas aledañas: 25 kilómetros repartidos entre Concepción, San Pedro y Chiguayante. En un análisis posterior de estas iniciativas, Navas (2008) identificó las siguientes falencias:

1. Las campañas de promoción implementadas no se mantuvieron en el tiempo por falta de compromiso político.
2. Las metodologías de evaluación fueron poco efectivas y no permitieron diagnosticar de manera adecuada los potenciales beneficios de la construcción de facilidades para los ciclistas urbanos.
3. Marco institucional deficiente y ausencia de expertos en el tema.

Además, las ciclovías construidas carecen de estacionamientos en puntos clave, y su construcción ha sido atomizada, sin presentar estándares uniformes (Navas, 2008).

Es en el año 2011, tras la celebración del Primer Bicicongreso "Cómo se integra la Bicicleta a las Políticas Públicas: Una Mirada Regional", en la Universidad del Biobío, y posterior creación de la OCBI en el 2012, cuando realmente se comienza a considerar la bicicleta en las políticas públicas. La comuna hermana espiritual de iniciativas, Providencia, junto a su equipo de asesores urbanos

también han comenzado a gestar formas de fomentar el uso de la bici, y en el año 2014 lanzaron la novedosa campaña “Compartir la calle” junto a pedalaable.org y la empresa Levi’s, donde se insta a automovilistas y ciclistas a compartir la calzada.

En Chile, si bien el número de ciclovías a lo largo del país son aún bastante pocas y dispersas dentro de las ciudades, existen diversas agrupaciones que en los últimos años han surgido apoyando y fomentado el uso de la bicicleta como medio de transporte. En Concepción, organizaciones como +CLETA y Bicichile en el área urbana y Cicloturismo Biobío en el área deportiva, han generado, a punta de discusiones, salidas masivas, caídas, raspones, bocinazos y timbrazos, un nicho para la bicicleta y su uso cotidiano en nuestra ciudad, disputando centímetro a centímetro un espacio propio en la calle. En la actualidad en Chile, son Providencia y Concepción las dos comunas más entusiastas con el asunto de la bicicleta como medio de transporte. También hay proyectos como el Mapocho 42K, una novedosa propuesta que consiste en un sistema de parques integrados con ciclopaseo en las riberas de río Mapocho.

Estudios internacionales sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte y manuales con consejos para su implementación en la ciudad abundan, pero trabajos al respecto en Chile hay pocos, entre los estudios aportados por las ciencias sociales al fenómeno de la bicicleta en Chile sólo encontré 2 tesis de universitarias, una realizada en la UC titulada “Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos”, escrita por Pablo Elisségaray y otra en la PUC titulada Uso y Movilidad de la Bicicleta en la Ciudad, de Hernán Bianchi, pero no pude hallar estudios al respecto en Concepción.

3. Objetivos

La práctica se extendió durante el primer semestre del año, entre los meses de Marzo a Julio. Debido a la naturaleza de la metodología de trabajo, la etnografía, los lugares de trabajo se alternaron entre la oficina y las calles, dependiendo del orden en que se llevaron a cabo las salidas a terreno. En la etnografía, cuando el investigador se sumerge y participa del mundo observado, se denomina “observación participante”.

El objetivo principal dentro de mi propuesta de trabajo para la OCBI es, a través de la etnografía, descubrir quiénes son los ciclistas en la comuna de Concepción, esto revelará las maneras en que se utilizan las ciclovías y las tensiones que en torno a ella se generan.

3.1 Preguntas de investigación

- ¿Quiénes son los actores sociales que están utilizando la bicicleta como medio de transporte?
- ¿Cuáles son los motivos por los que estos actores sociales optan por el uso de la bicicleta?
- ¿Qué elementos de índole sociocultural caracterizan a los ciclistas penquistas?
- ¿Cuándo y cómo se definen los principales formatos de uso de bicicletas en los ciclistas penquistas?

3.2 Objetivo general

Elaborar un perfil de los ciclistas penquistas a través del método etnográfico, durante el primer semestre del 2014 en el centro de Concepción.

3.3 Objetivos específicos

1. Indagar en los elementos sociales que caracterizan al ciclista penquista (rangos etarios, género, ocupación, motivaciones, indumentarias, etc.).
2. Identificar las principales ciclorutas (trayectos preferenciales) en y fuera de la ciclovía.
3. Conocer y describir factores de índole sociocultural asociados al uso de la bicicleta que aglutinan a sus usuarios.
4. Analizar los perfiles de ciclistas para comprender las tendencias de uso y determinar en qué conjuntos existe mayor potencial de utilización de la bicicleta como medio de transporte.

4. Metodología

La preparación de este trabajo comenzó a inicios de Marzo de 2014, culminando con la entrega del informe final a mediados de Julio. El marco físico de esta investigación es el perímetro urbano de la comuna de Concepción, el cual se recorrió en bicicleta a lo largo y ancho, atisbando en sus trazados las piezas pertenecientes al mundo ciclista. El trabajo de campo se extendió por dos meses en los que se realizó observación flotante, participante y entrevistas a 12 ciclistas de Concepción.

Esta investigación, de carácter exploratorio, se vale principalmente de la etnografía, herramienta primordial de la antropología, para definir los diversos perfiles de los ciclistas penquistas. La etnografía es un método cualitativo y se caracteriza por el "estar ahí", buscando retratar, a través de la observación y la entrevista, la realidad social. En palabras de Rosana Guber:

“¿Para qué el campo? Porque es aquí donde modelos teóricos, políticos, culturales y sociales se confrontan inmediatamente -se advierta o no- con los de los actores. La legitimidad de "estar allí" no proviene de una autoridad del experto ante legos ignorantes, como suele creerse, sino de que sólo "estando ahí" es posible realizar el tránsito de la reflexividad del investigador miembro de otra sociedad, a la reflexividad de los pobladores.” (Guber, 2001: 53)

La permanencia e inmersión del etnógrafo en el contexto que investiga trata de develar los significados y matrices culturales que subyacen a las prácticas y discursos de las personas. Utilicé dos técnicas principales de levantamiento de información; la observación participante y las entrevistas en profundidad semi-estructuradas. Para encontrar a los informantes claves, que son definidos como aquellos individuos que gozan de un conocimiento vasto y privilegiado, consciente o inconscientemente, del tema a investigar, utilicé la técnica conocida como bola de nieve, la cual consiste en una cadena donde se deriva de un individuo a otro hasta llegar al informante clave (Martín-Crespo & Salamanca, 2007).

Al comienzo de la investigación utilicé la observación flotante, o *flânerie* en bicicleta, como Adonia Lugo propone explorar la ciudad (Lugo, 2010), la cual consiste en deambular por las calles, dejándose llevar por su ritmo, pedaleando sin rumbo aparente y observando los actos de las personas en busca de alguna pista para orientar el trabajo. Una vez me comienzo a sumergir, no sólo el cuerpo, sino también la mente, llenándome de rabia hacia los autos, ganas de golpear a los peatones, sensaciones e ideas nuevas, el asiento molestando la entrepierna, es entonces cuando se está accediendo al mundo desde los ojos del ciclista urbano, o por lo menos, de algunos ciclistas.

Para la observación participante realicé recorridos por las distintas calles y barrios de Concepción, visitando 15 talleres de bicicleta en el centro y en las poblaciones de Barrio Norte y Pedro de Valdivia Bajo. Las formas de registro básicas de la etnografía son escritos descriptivos narrativos, o lisa y llanamente, diario de campo. Ya que la memoria humana es frágil, es en la bitácora donde registré al final de cada jornada de trabajo lo hablado, comido y observado durante el tiempo en

terreno. Luego, mediante un proceso de manipulación y organización de los datos, estos fueron sistematizados; es decir, se separan, conceptualizan y agrupan en categorías, que tras ser analizados, se busca responder a los objetivos y las preguntas de investigación planteadas al inicio del trabajo. En la metodología etnográfica no se trata solo de observar, hay que interpretar.

Por otra parte, no debemos olvidar que no se estudian variables aisladas, sino realidades sociales, personas con historias y temperamentos a los cuales hay que adaptarse, fluir dinámicamente junto al carácter cambiante de los sujetos de estudio. La siguiente definición lo deja muy claro:

“Una etnografía es una sucesión de actividades de investigación que se desarrollan a lo largo de un periodo de tiempo relativamente prolongado. Dicha sucesión rara vez es lineal; al contrario, se forman bucles, dispersiones, idas y venidas enmarañadas. En líneas generales, todo eso en su conjunto es hacer etnografía” (Pulido y Prados, 1999: 322).

También realicé 4 seguimientos en bicicleta: a un cartero que utiliza la bicicleta como medio de trabajo, un repartidor de diarios que también la usa como medio de trabajo, a un estudiante que la utiliza como medio de transporte y a un par de deportistas en una salida al cerro.

Con respecto a las entrevistas, el contenido de las preguntas fue siempre el mismo, pero las fui modificando a medida que avanzaba la investigación pues iba descubriendo nuevos tópicos o puesto la mira en algunos que había pasado por alto en entrevistas anteriores, al respecto Guber sostiene:

“... vamos en busca de temas y conceptos que la población expresa por asociación libre; esto significa que los informantes introducen sus prioridades, en forma de temas de conversación y prácticas atestiguadas por el investigador, en modos de recibir preguntas y de preguntar, donde revelan los nudos problemáticos de su realidad social tal como la perciben desde su universo cultural...” (Guber, 2001: 82).

Las entrevistas semiestructuradas se realizaron a 12 usuarios de la bicicleta, seleccionados a través del método bola de nieve, o por mi propio conocimiento de su condición de informantes claves: 4 mujeres y 8 hombres. Cuando cite a un entrevistado me referiré a él o ella como PX, donde P es por “participante” junto al respectivo número de su entrevista, de la siguiente manera: P1, P2, P3, etc.

5. Resultados

El resultado de las entrevistas y observaciones, en base a los objetivos propuestos, es detallado a continuación. Debido a que el diario de campo es algo privado, y caótico, los datos recogidos los he ordenado y sintetizado para hacer más grata su lectura, evitando ciertos detalles deliciosos para los antropólogos, meramente anecdóticos para el lector lego, descartando lo que he considerado irrelevante y agrupando la información según la fuente de las observaciones. También se ha de aclarar que los rangos etarios presentados en los resultados y su discusión no son producto de encuestas, sino de las percepciones aproximativas de los entrevistados y el investigador. En cuanto a los nombres de los individuos a quienes he entrevistado serán evitados por respeto a su privacidad.

5.1 Talleres

Los talleres de bicicleta, debido a su constante contacto con el usuario de la misma, son una rica fuente de datos para caracterizar el perfil de los ciclistas en Concepción. Los talleres visitados se ubican en su mayoría en Maipú, llegando a Prat, pero hay algunos cerca de las universidades.

Es curioso que casi la totalidad de los dueños de los talleres situados en Maipú participaran del ámbito deportivo de la bicicleta, específicamente en las competencias de ruta, pero pocos la usan como medio de transporte. Solo en un taller céntrico de los que visité, aledaño a una universidad, el dueño se moviliza en bicicleta, pero este taller es reconocido por su activismo por la bicicleta como medio de transporte y ser sede de una agrupación de ciclistas urbanos. En palabras de un dueño de taller céntrico “nosotros damos un servicio de primera calidad, no perdemos el tiempo con eventos masivos”.

Entre las causas se señalan el traslado de los hijos al colegio y el abastecimiento de mercadería para la tienda, lo cual deben hacer en automóvil. Sin embargo, los dueños de talleres barriales, debido a causas económicas, sí utilizan la bicicleta como medio de transporte.

Existe un universo de ciclistas con diversos intereses que visitan los talleres para reparar sus bicicletas, darles mantención, o en búsqueda de piezas específicas. Los principales clientes son clasificados por los mecánicos y vendedores en; trabajadores, estudiantes y deportistas.

Los primeros se caracterizan por ser fieles clientes a través del tiempo, una vez escogen un taller, a ese lugar acudirán por y para siempre. La mantención a sus bicis se las dan en intervalos irregulares de tiempo ya que solo las arreglan cuando ya no dan para más. Son principalmente hombres sobre los 30 años, obreros, jardineros, guardias, entre otros, que utilizan *mountainbikes* y pisteras viejas, bicicletas baratas y antiguas, netamente funcionales, no les interesa ni la sensualidad ni la belleza de la bicicleta, para ellos es únicamente un medio, una herramienta para desplazarse, en palabras de un mecánico “el trabajador no mantiene su bicicleta en buen estado, solo la quiere funcional”.

Los estudiantes son más exigentes, se mueven entre talleres cotizando piezas, regateando hasta el último peso. Compuestos por hombres y mujeres de 20 a 30 años, la mayoría utiliza la bicicleta

como medio de transporte, pero también para realizar deporte o salir a pasear. El tipo de bicicletas elegidas es diverso, desde unas completamente funcionales y baratas hasta modelos antiguos restaurados para exhibir con estilo en la calle; bicicletas *fixies*, o de piñon fijo, minis, *singlespeed*, entre otros, “los estudiantes buscan restaurar bicicletas viejas (minis)” me comentó un mecánico. Algunas bicicletas, ergonómicamente “ideales”, son preparadas para aquellos con mayor poder adquisitivo, con neumáticos híbridos, luces que parecen focos de estadio y asientos mullidos, de esos que llegan a dar sueño, todo en su lugar para una comodidad absoluta. Esto deja patente el factor moda y comodidad, donde se adopta la bicicleta como parte de un estilo de vida urbano.

La tercera categoría, el deportista, es quien mejor mantiene su bicicleta, suelen comprar piezas y arreglar sus bicis ellos mismos. La componen principalmente hombres y algunas mujeres, de 20 a 40 años, quienes realizan diversos deportes, ruter, descenso, enduro, etc. No suelen usar la bici fuera de los fines de semana, pues solo practican ruta o cerro en sus tiempos libres.

Hay una cuarta categoría, no muy mencionada ni descrita, la cual está compuesta por mujeres mayores, alrededor de los 50 años para arriba, quienes valientemente han pedido en algunos talleres que se les enseñe a andar en bicicleta en la ciudad. Suelen escoger bicicletas de paseo con canastos en el manubrio.

En un esquema carnicero y mutilador tenemos que:

Trabajadores	—>	bicicletas funcionales (baratas)
Estudiantes	—>	bicicletas restauradas o funcionales (baratas a caras)
Deportistas	—>	bicicletas especializadas (caras)

En el taller gratuito de reparación de bicicletas que participé, todo giraba en torno a la sensualidad de la bicicleta, las sensaciones que brinda su piel cromada, sus articulaciones de plástico y acero, la perfección de sus frenos, la complejidad de sus piezas. Abundan las palabras técnicas, el cientificismo mecánico, pero las bicicletas son regalonas, se les ha de consentir, respiran y poseen nombre, necesidades y erotismo propio. Datos, aceites y viscosidades fabulosas, medidas de cadenas, tamaños de coronas y piñones, se cruzan palabras de elementos muy especializados con garabatos y jolgorio. Todo esto en un santuario de grasa, manos negras y aceitosas, un verdadero culto a la bicicleta como medio de transporte, donde la bicicleta es de quienes la montan y piensan todos los días como parte de su vida, de su identidad, los integra a la sociedad, los valida, en voz del profeta, del señor del conocimiento técnico, el compinche de todos.

Después de un rato quedó en evidencia, mi bicicleta no era *sexy*.

5.2 Seguimientos

En los resultados del seguimiento al cartero de correos de Chile y al repartidor de diarios hubo muchos elementos en común: ambos utilizan la bicicleta como medio de trabajo y no de transporte, pues el cartero se moviliza en micro al trabajo y al repartidor lo pasan a buscar en un furgón a la casa. Los dos presentaron una relación de amor-odio a la bicicleta, ya que pedalear

todas las semanas alrededor de 6 horas diarias, de lunes a sábado, los deja algo hastiados del vehículo, y ni hablar del estado de los testículos, incluso se me recomendó utilizar asiento prostático para evitar futuras dolencias en la entrepierna. A ambos, más que las ciclovías, les preocupaban los autos y microbuses desconsiderados con sus vidas.

El cartero comienza su trabajo a las 8.00 y termina a las 22.00 horas, tiene como área de entrega el Barrio Universitario y la Agüita de la Perdiz, sólo una vez intentó irse en bicicleta desde su casa, en Hualpén, hasta la oficina de Correos de Chile, en Concepción, pero quedó demasiado cansado de tanto andar en bici durante el día y no lo volvería a hacer jamás. Para él, en sus palabras, la bici es “solo una herramienta de trabajo” y nada más, pero al mismo tiempo se le ve alegre moviéndose entre veredas y calzadas, esquivando micros y entregando cartas y otros papeles, orgulloso de su condición de mensajero veloz, chasqui en bicicleta.

Al repartidor de diarios que seguí, estudiante de la UCSC, le asignan un área de la ciudad donde debe entregar sus periódicos cada madrugada. A esa hora no transitan muchos automóviles, por lo que utiliza la vereda y la calzada según le convenga y sin muchos aspavientos, a veces por la calzada en contra del tráfico, otras a favor, y también por la vereda. En Chacabuco con Serrano se subió a la vereda y salió volando con bicicleta, canasto, diarios y frondoso pelo incluido; el mal estado de la misma provocó que se levantara la rueda delantera y terminara en el suelo con sus pertrechos de trabajo. Queda patente la importancia de la altura de las soleras y el estado de las veredas para subir o bajar de las aceras o ciclovías, una rueda en falso puede significar un pinchazo fácil, un naufragio en medio de la ciudad.

Uno de los colegas del repartidor recuerda que antes del golpe se veían circulando más bicicletas, y que ahora pareciera se está retomando la costumbre por los estudiantes y otro me comentó “andar en bici pa alguien con plata le baja el pelo”. Ninguno de los repartidores suele andar en bicicleta fuera de la pega.

El seguimiento al estudiante de arquitectura de la Universidad del Biobío reveló que con el entusiasmo adecuado es posible movilizarse en bicicleta desde y hacia donde sea. Casi todas las mañanas se viene en Biotrén desde las Lomas Coloradas, camino a Coronel, hasta la estación de Concepción, donde utiliza el servicio de préstamo de bicicletas de FESUB, y se dirige hacia la UBB en Collao, vuelve en la tarde, deja la bici y parte a su hogar. Parte de su motivación es que le gustan los trenes, no utiliza la bicicleta para nada más que trasladarse, a veces lo hace con su polola. Utiliza la ciclovía cuando puede, sino la vereda, y si esta es muy angosta, la calzada.

Por último, en el seguimiento a los ciclistas deportistas. Ambos vestían ropas especiales para hacer deporte y estaban obsesionados con la bicicleta y sus características técnicas, peso, frenos, asiento, etc. Salen a andar en bicicleta los fines de semana y durante la semana se trasladan en automóvil, pero uno de ellos, que recién utilizaba la bicicleta hace 2 semanas, planeaba utilizarla para todo, incluso ir al trabajo en Talcahuano desde Lorenzo Arenas. El que llevaba más tiempo usando la bicicleta para hacer deporte era el que más disfrazado estaba, ropas ajustadas y de aspecto caro, licra ajustada a su cuerpo como una segunda piel, firmemente ceñida a su identidad, además posee 5 bicicletas en la casa, todas propias. Anda todos los fines de semana en bici, pero

como trabaja en Coronel y vive en San Pedro no va al trabajo en bici, dice que anda en bicicleta “para hacer deporte y porque es sano”.

5.3 Entrevistas

Las respuestas en las entrevistas fueron más o menos similares, algunas difieren entre sí, pero en general se entiende que la bicicleta en Concepción se ocupa como medio de transporte porque es ahorrativa, rápida en distancias cortas y hace sentir bien. Agruparé los resultados en apreciaciones generales sobre las respuestas.

La mayoría de los entrevistados aprendieron a andar en bicicleta en su niñez, antes de los 10 años, aprendieron en propias o prestadas. Luego, durante su adolescencia, los que tenían bicicleta propia, la utilizaban de manera recreacional, con los amigos en el barrio, a veces para ir a comprar el pan, pero ningún entrevistado uso jamás la bicicleta para trasladarse de la casa al colegio. Aquellos que se movilizan en bicicleta como medio de transporte comenzaron en dos posibles etapas; la primera es durante durante la universidad y la segunda es por algún cambio del lugar de trabajo, la venta del auto o cambio de estilo de vida.

Con respecto al uso de las calles tenemos las siguientes respuestas:

Entrevista	Calles habituales	Calles preferidas
P1	Víctor Lamas - Pedro Aguirre Cerda (La Diagonal)	Víctor Lamas (por el Parque Ecuador)
P2	Víctor Lamas	Víctor Lamas
P3	Padre Hurtado - Manuel Rodríguez	No especificó
P4	Collao a Barrio Norte (no especificó calles)	Barros Arana - San Martín
P5	Anibal Pinto - Angol - Los Carrera	Aníbal Pinto - Angol - Los Carrera
P6	Maipú - Los Carrera	Maipú
P7	General Bonilla - Los Carrera - Camilo Henríquez	No especificó
P8	Talcahuano a Concepción - Ciclovía de Lorenzo Arenas	Ciclovía de Lorenzo Arenas (Laguna Grande)
P9	Paicaví - O'Higgins - Manuel Rodríguez - Chacabuco	Paicaví - Manuel Rodríguez
P10	Roosevelt - Lautaro - Heras	Camilo Henríquez (por las calles aledañas)
P11	O'Higgins - San Martín Roosevelt	No especificó
P12	Víctor Lamas - Lo Pequeñ	Roosevelt - Carrera

Si bien los aspectos estéticos del lugar por el que se transita son importantes, no es un factor primordial para los ciclistas urbanos, a quienes les interesa principalmente la rapidez y la seguridad de la vía recorrida. La mayoría de las rutas habituales coinciden con las calles preferidas,

ya que la selección de ruta responde a dos factores, según la personalidad del ciclista y su experiencia movilizándose en la calle:

- Aníbal Pinto, Angol, Lautaro, Manuel Rodríguez: calles despejadas, no son arterias principales de Concepción, presentan poco tráfico y por lo mismo se sienten más seguras, fueron descritas como cómodas, pero no rápidas.
- San Martín, Los Carrera y Paicaví son el otro extremo, la velocidad, pero también el peligro, pues son calles con mayor flujo de autos y micros, mastodontes ciegos al humilde y pequeño ciclista.

Para el participante 4, quien utilizaba la bicicleta como medio de transporte y deporte, el factor clave es la velocidad: “en la mañana esta calle tiene demasiado tráfico (...) si tenía que llegar a tu destino a la hora que tenía que entrar a trabajar y te vas en auto no podía, tenía que salir quince minutos antes y confiar en que vas a llegar a la hora, pero con la bicicleta no, yo puedo salir un cuarto para las once, y sé que voy a estar a la once en la pega, es un modo de transporte más medible, en tiempo distancia, cachai, depende la ruta que tomé...”.

Quiénes andan en la calzada suelen ir más rápido y son principalmente hombres. En la vereda transitan más mujeres, generalmente lento, sin embargo, hay hombres que sólo circulan por las veredas y mujeres que andan en la calzada, por tanto depende de la confianza que se tenga en las aptitudes propias sobre la bicicleta y la relevancia que se le concede al peligro de andar entre autos, esa hostil jungla de vahos irrespirables.

Medio de transporte, deporte y paseo:

En Concepción, la bicicleta es utilizada como medio de transporte, deporte o paseo. Estos tres fines se solapan, pues todos los entrevistados, excepto la participante 11 (quien abdicó de la dimensión transporte por estrés), utilizan la bici para movilizarse dentro de la ciudad, algunos también para hacer deporte, entrenar y competir, y otros para pasear, dar una vuelta en el parque o por alguna laguna.

Los motivos principales para el uso de la bicicleta como medio de transporte son el ahorro de dinero y la velocidad en distancias cortas, seguidos por el ejercicio, como un beneficio colateral. También se menciona el “sentirse bien”, de manera genérica, lo cual puede ser asociado a un estado de felicidad producto de las anteriores motivaciones para andar en bici.

Con respecto al automóvil se es prácticamente unánime, se reconoce que su principal atractivo es la comodidad; en él se evita el frío, la lluvia, el sudor, los olores, es más rápido para recorrer distancias largas y puede desplazar a una o más personas. Pareciera ser más seguro y no hay que mover las piernas, uno va sentado, ignorante y feliz en una capsula asesina. Sin embargo, todo esto trae desventajas; el gasto en bencina, patente y permiso de circulación, tacos cada vez más largos y empeora el estado físico.

La lluvia, sorprendentemente, no es un gran problema, como creí en un inicio, en palabras de P8: “dicen que no hay mal clima para andar en bicicleta, pero si ropa inadecuada”. Se coincide en que con buena ropa no hay problema, y si la lluvia es excesiva, utilizar la micro nada más.

El sudor es un asunto fácil una vez se comienzan a utilizar poleras de recambio en la mochila, al final del trecho es cosa de meterse al baño, cambiar de polera y recuperar la belleza y gracia original.

La percepción de los usuarios de la bicicleta como medio de transporte coincide, se mencionan dos grandes categorías, estudiantes y trabajadores. A quien ves depende el lugar y la hora, se distinguen por su atuendo, pertrechos y tipo de bicicletas.

- Estudiantes: están compuestos por hombres y mujeres jóvenes, de 20 a 30 años de edad, los recién egresados, por su aspecto físico también se adhieren a esta categoría. Se les ve en la mañana, al mediodía, y en la tarde principalmente, en las rutas que van hacia la universidades, el mayor flujo se percibe en Víctor Lamas, hacia la Universidad de Concepción y en el trecho Roosevelt - Collao, hacia la Universidad del Bío-Bío.
- Trabajadores: se les distingue por ser mayoritariamente hombres, sobre los 30 años de edad, vestidos con ropa de trabajo, para la construcción, trabajar en el jardín u otras ocupaciones en las que andar en bicicleta no es sinónimo de no es prioritario, pues la mayoría llega sudados al trabajo y no tienen donde ducharse. Se les ve casi siempre pertrechados con reflectores y herramientas. Para reconocer a un trabajador, el participante 8 dio una precisa descripción de algunos elementos que los distinguen:

“tu identificas súper rápido a un trabajador porque va con una mochila gigante, va con lo general con el casco, no con el casco de bicicleta sino con el casco de construcción al lado o pegado en la mochila... la gran mayoría (...) va con chalecos reflectantes, es algo muy notorio cachai y yo pregunté y averigüé porque era eso y es porque en las empresas empezaron a hacer charlas de seguridad para que los trabajadores no se accidentaran en el periodo de traslado de su casa hasta su puesto de trabajo. Entonces la Asociación Chilena de Seguridad les hace la charla y les regala los chalecos reflectantes...”

- Los deportistas son una especie más rara, se les ve muy temprano en las mañanas, o tarde, después del trabajo, se disfrazan con trajes de licra ajustada y parten a camino a Santa Juana o a perderse en los cerros, esta especie se avista principalmente los fines de semana, compuesta por hombres y mujeres, de 20 a 40 años.
- Otras y otros: hay un par de grupos emergentes, muy heterogéneos, compuestos por artistas, profesores de universidad y señoras de edad, no son muy mencionados, pero se comienza a notar su presencia. Al respecto, el participante 11 señaló los siguientes perfiles que percibía:

“veo harto estudiante universitario, harto músico, harto pintor, harto personaje raro también (...) jubiladas, nosotros les hemos enseñado aquí a mujeres de 60 años a andar en bicicleta (...) porque saben que enseñamos, porque saben que aquí tenemos un espacio abierto (...) cuando yo converso con ellas lo que me dicen es que... quieren darle un vuelco a su vida en términos de, pasar del sedentarismo a cierta actividad diaria de forma no sedentaria (...) una cuestión de salud, y por una cuestión de que se sienten bien, ellas saben que les hace bien la bicicleta, porque ya tuvieron la experiencia cuando eran más pendejas andando en bicicleta, o ya sea porque una amiga que es igual que ella le dice, oye vamos a andar en bici...”

Con respecto a las ciclovías, el consenso es que están mal trazadas, hay molestia porque se consideran poco funcionales y se opina su trazado no tuvo en consideración las verdaderas necesidades de los ciclistas. P4 dijo: “en Conce las encuentro súper mal trazadas (...)si vai a fabricar una vía exclusiva para el uso de la bicicleta, puta que la fabriquen en base a un uso que sea coherente con origen y destino po, cachai si vai a hacer la ruta del estudiante como se llama la que está desde San Pedro hasta la u de Conce ya está bien pero es un laberinto la wea cachai (...) yo creo que por no hacer como talleres o buscar opiniones de los ciclistas que en realidad son utilitarios, no en deportivos, o en los de paseo, que igual es lindo ver una ciclovía en un parque (...) pero si te vai a mover de san Pedro cachai hasta la u de Conce, puede que convenga más irse por Chacabuco, o sea por la calzada, o no se po, por san Martin, o cualquier otra calle...”

Con respecto a la bicicleta y la sensación de bienestar que esta entrega, P5 me comentó la importancia que adultos mayores conceden a este objeto, muchas veces llegándolo a considerar una prótesis de sus desvencijados cuerpos, desgastados por el paso de los años y las inclemencias del tiempo. Con la bicicleta sus piernas mutan en resistentes ruedas de caucho unidas a un duro marco de metal, rejuveneciendo de sopetón sus cuerpos, mutándolos en formas más ligeras y rápidas:

“... bueno a veces me pillo personas de 80, más años que llegan aquí al taller por un detalle por un pinchazo, que son personas de edad, que les ofrezco una silla para que se sienten mientras yo les hago la reparación y ahí nos ponemos a conversar y son personas ya mayores (...)porque les gusta, porque se cansan muchas veces las piernas, ya la edad no les da para caminar, o tienen los pies enfermos, o las piernas no les da la fuerza (...) sin embargo la bicicleta es para ellos sus piernas, o sea, viene a reemplazarles las piernas...”

En general percibí grandes molestias por parte de los ciclistas hacia el sistema de transporte de la ciudad; no se puede transitar por la vereda, porque es molesto para los peatones y se anda a trompicones, ni por la calzada, donde tocan la bocina los autos y peligra la vida, entonces ¿cuál es el lugar de los ciclistas en la calle?

6. Discusión de resultados

El siguiente esquema ilustra las principales características de los participantes de las entrevistas:

Participantes	Edad	Género	Ocupación	Medio de	Motivos	Calzada o vereda
1	58 años	Femenino	Profesora	Transporte y paseo	Felicidad	Calzada
2	24 años	Femenino	Estudiante	Transporte, deporte y paseo	Velocidad y salud	Vereda
3	5X años	Masculino	Guardavía	Transporte	Ahorro y salud	Calzada
4	25 años	Masculino	Diseñador industrial	Transporte y deporte	Velocidad y felicidad	Calzada
5	68 años	Masculino	Mecánico de bicicletas	Transporte	Ahorro y salud	Vereda
6	38 años	Masculino	Guardia de seguridad	Transporte	Ahorro y velocidad	Vereda
7	73 años	Masculino	Guardia de seguridad	Transporte	Ahorro y salud	Calzada
8	27 años	Masculino	Mecánico de bicicletas	Transporte, deporte y paseo	Velocidad y ahorro	Calzada
9	26 años	Femenino	Estudiante	Transporte	Velocidad y felicidad	Calzada
10	27 años	Femenino	Bioingeniera	Paseo	Felicidad	Calzada
11	48 años	Masculino	Ingeniero	Transporte y paseo	Felicidad y salud	Calzada
12	22 años	Masculino	Estudiante	Transporte y deporte	Velocidad y felicidad	Calzada

A partir de lo expuesto tenemos que la bicicleta, en Concepción, se utiliza para 3 fines, que pueden clasificarse como medio de:

- a) Transporte
- b) Deporte
- c) Paseo

a. La bicicleta como medio de transporte es una herramienta de movilidad para desplazarse entre dos puntos en la ciudad, un origen y destino. Suele ser desde la casa al trabajo, o de la casa a la universidad y de vuelta. También se puede utilizar para realizar compras y trámites, visitar amigos, o cualquier actividad que sea movilizarse desde el punto A al punto B.

b. El uso de la bicicleta para hacer deporte se caracteriza por estar centrado en la actividad física más que en el desplazamiento o contexto. Se realiza por entrenamiento, ejercicio o para competir.

Como P12 dijo: "... con una competencia cerca no vai a pasarlo tan bien, o sea, vai a pasarlo bien, cachai? Pero vai a subir y ser lo más eficiente posible en las pistas po."

c. La bicicleta para pasear se sustenta en lo lúdico. Esta categoría limita con las otros dos muy difusamente, pero el ciclista que sale a pasear se caracteriza por el desinterés por la velocidad, quiere distraerse, pasarla bien un rato sin mucho esfuerzo físico, visitar lugares y contemplar paisajes urbanos o naturales.

Las motivaciones, en orden de mayor a menor importancia percibida (no dada por los entrevistados) se dividen en las siguientes categorías:

1. Ahorro (económico)
2. Velocidad (eficiencia)
3. Salud (ejercicio)
4. Felicidad (sentirse bien)
5. Moda (los otro lo hacen, yo también)
6. Medioambiente (ecológico)

Los motivos son acotados y explícitos, excepto el de la felicidad, el cual puede asociarse a la combinación de las categorías anteriores y otras causas aún desconocidas. El siguiente comentario realizado por P11 ilustra a grandes rasgos que es el sentirse bien en bicicleta:

"... me entrega contacto, me entrega... vivir a escala humana, me entrega a escala personas, escala naturaleza... escala ciudad, me entrega, eh... la posibilidad de no estar fuera de lo que me rodea..."

6.1 Perfiles de los ciclistas

La condición socioeconómica es determinante de los motivos por los cuales se monta y también afecta al momento de elegir una bicicleta.

Los principales usuarios de la bicicleta como medio de transporte son estudiantes y trabajadores, ambos grupos ya consolidados. Se observa que los trabajadores se mantienen en número, mientras que se percibe un rápido crecimiento en la cantidad de estudiantes que optan por la bici como medio de transporte. Existen un par de grupos emergentes, entre los cuales se encuentran señoras de edad, quienes quieren darle un cambio a su vida, y profesores de universidad, quizás estudiantes que egresaron y siguieron utilizando su medio de transporte, no lo sé.

La primera categoría no cuesta mucho ubicarla mucho en el universo de personas que componen la ciudad, son estudiantes universitarios, distinguibles por la edad y el aspecto. Por otra parte, la clasificación de "trabajadores" es todo un desafío describirla, una palabra genérica, que en su definición literal puede significar cualquier individuo que trabaje, pero se entiende que son principalmente obreros y otras ocupaciones que reciben una miseria de sueldo.

Los trabajadores se movilizan en bicicleta por necesidad, para ahorrar unos pesos para las compras del mes, también por la velocidad, eficiencia en tiempo y como beneficio colateral, la salud y el sentirse bien. Ver a un trabajador en el cerro, bajando a toda velocidad por una pista de descenso sería algo surrealista, con su chaqueta con reflectores agitándose al viento, agarrado firmemente al manubrio de su desvencijada *mountainbike*, un tubo amenazante, cual lanza enhiesta para el combate, con una mueca de proletaria locura, ojos desencajados y aullando como lunático. Si bien no pude presenciar este cuadro, P1 comentó de un caso en donde han participado de salidas recreacionales.

Los estudiantes pueden andar en bicicleta por los siguientes motivos:

Por opción, la velocidad en distancias cortas, hacer ejercicio, como un estilo de vida o moda. O por necesidad, por motivos económicos, ya que en Chile hay muchos estudiantes que se encuentran prácticamente en la bancarrota, sus familias amarradas eternamente al benevolente Estado, que pega duro al bolsillo. Hay un gran número de recién egresados (entre 1 a 5 años desde que egresaron) que pueden parecer estudiantes, es fácil confundirlos, y la gente los cataloga simplemente como estudiantes, solo cuando hablas con ellos sabes que salieron de la Universidad hace algunos años.

Las dos categorías más pequeñas son: profesores universitarios, quienes apenas son mencionados, pero se tiene presente su movimiento en las calles y una categoría que parece ser nueva; señoras de edad, mujeres sobre 50 años, amas de casa o jubiladas que buscan darle un cambio a su vida, buscar nuevas motivaciones para salir de casa y abandonar el sedentarismo. Algunas comienzan a andar por moda, como reveló P1 con respecto a sus amigas, mientras que otras realmente se plantean usar la bici como medio de transporte, como lo ha hecho P1 durante toda su vida. Lo curioso de esta categoría es que ha sido observada en otras ciudades similares a Concepción, caracterizada por un creciente número de ciclistas urbanos, respaldados por agrupaciones ciudadanas y el paulatino interés institucional por fomentar su uso, como la investigadora Trinidad Vicente menciona en un informe de los "Puntos de vista de las personas usuarias y expertas" en el País Vasco (Vicente & Hormaeche, 2006).

Los perfiles de los usuarios de la bicicleta se distinguen por género, edad y ocupación. También por vestimenta y tipo de bicicletas, además de las diversas motivaciones que los impulsan a utilizar la bicicleta y el fin que le dan a la misma. A continuación una tabla resumiendo las dos principales categorías:

Perfil	Edad	Género	Ocupación	Medio de	Motivaciones
Trabajador	30 años en adelante	Principalmente hombres	Maestros de construcción, jardineros, auxiliares (¿asalariados?)	Transporte	Ahorro, velocidad y salud
Estudiantes	20 a 30 años	Hombres y mujeres	Estudiantes técnicos y profesionales, también recién egresados	Transporte, deporte y paseo	Ahorro, velocidad, salud, felicidad, moda y medio ambiente

6.2 Calzada o vereda

El uso de la calzada o la vereda parece ser una decisión afectada por género, generalmente hombres en la calzada y mujeres en la vereda, pero no se cumple siempre, hay veces donde es mixto, un hombre puede andar en la calzada y la vereda, según la ruta, o también utilizar sólo la vereda y hay mujeres que andan sólo en la calzada. Tal conducta es de índole cultural, donde desde pequeños se les enseña a los niños a ser más arrojados, más valientes, chicos duros y atrevidos, mientras que a las niñas han de ser cautas y precavidas pues son más delicadas.

6.3 La bicicleta y el auto

El siguiente esquema ilustra las diferentes percepciones que hay en torno al auto y la bicicleta:

Bicicleta	Auto
Independencia	Dependencia
Libertad	Poder
Contacto	Aislamiento
Velocidad en distancias cortas	Velocidad en distancias largas
Pobre	Prestigio y estabilidad laboral
Sensación de fragilidad	Sensación de seguridad

La bicicleta en términos generales es asociada a independencia y libertad, pues permite desplazarse sin necesidad de horarios más que el autoimpuesto. Por otra parte también se considera que entrega un mayor contacto con el entorno y las personas. Además de ahorro de dinero, es vista como un vehículo altamente eficaz al recorrer distancias cortas. Sin embargo, se le asocia a carencias monetarias y se percibe una creciente sensación de fragilidad ante los

automóviles y otros vehículos motorizados que circulan a velocidades vertiginosas por las calles de la ciudad.

Por otra parte, el automóvil es asociado a una alta dependencia, monetaria y física, pues lo restringen los atochamientos vehiculares, el uso de la bencina y en general se considera como un elemento esclavizante a la vida sedentaria característica de las grandes ciudades. Se identifica su eficacia al recorrer distancias largas y también se le asocia con el poder y el prestigio social: brinda seguridad y protección. Pero este el aislamiento tiene un precio, y es el desinterés por lo que sucede en el entorno y entre las personas que se desplazan fuera del automóvil.

6.4 Agrupaciones

De los 12 participantes, 4 pertenecen a agrupaciones de ciclistas urbanos, lo que delata el creciente interés participativo de las personas en instaurar la bicicleta como un medio de transporte válido en la ciudad, y también como, independiente de las instituciones y sus políticas públicas, la gente se organiza y planifica eventos, como la bicicletada del primer martes de cada mes, o recorridos por la ciudad, para fomentar el uso de la bicicleta sin necesidad de ralentizar estas iniciativas a través del conducto regular, que suele ser de velocidad caracol.

Los esfuerzos para hacer a las ciudades más propicias al uso de bicicletas promoviendo el mismo, destacando la importancia de las barreras y estimulando el accionar público o privado, tienen origen, principalmente, en las propias comunidades.

6.5 Estrategias para fomentar el uso de la bicicleta

Teniendo que los principales motivos para andar en bicicleta pueden ser económicos (ahorro) y de eficiencia (velocidad), seguidos por salud, y muy de lejos medio ambiente, se recomiendan estrategias publicitarias que apunten a los beneficios del vehículo en ahorro y tiempo, muchos penquistas están cansada de los tacos y de buscar estacionamiento, por tanto es considerable su ventaja en estos aspectos.

Además, para crear un tejido social con mayor solidez entre la institucionalidad pública y los ciclistas, se recomienda establecer lazos con agrupaciones de bicicleta avocadas a su promoción como medio de transporte y utilizar el potencial de los talleres de bicicletas como punto de difusión y también para educar a la gente en esos mismos lugares. Las agrupaciones ciudadanas probicicleta tienen una fuerte presencia en Facebook y otras redes sociales digitales, por sí solas ya son influyentes en la realidad social, se recomienda asistirles, pues son ellas, más que el aparataje político gubernamental, quienes convocan mayor cantidad de personas.

La seguridad en las calles es importante, pero no en términos de delincuencia, la preocupación por el robo de la bicicleta no es muy alta, lo que más preocupa a los ciclistas es el auto y su falta de respeto por la vida ajena (casi se concibe al auto como un ente vivo y malicioso), como si no se dieran cuenta que pasar a 100 kilómetros por hora, a medio metro de un ciclista, es errar un disparo a matar por un par de centímetros.

Para los entrevistados, el principal factor que impulsa a la gente a utilizar el auto es la comodidad, por lo que habría que ofrecer otro tipo de comodidad en la bicicleta. Por ejemplo, evitar la búsqueda de estacionamientos, ahorro de bencina, salud, rapidez sin tacos, flexibilidad en itinerario, etc.

Hay un consenso general en la falta de conectividad intra e inter comunal junto a una fuerte inseguridad ante la velocidad y poco respeto que tienen los conductores de automóvil y otros medios motorizados hacia los ciclistas. Es desalentador andar en bicicleta en la ciudad, pero hay gente que lo hace desde hace décadas prácticamente, y cada día se van subiendo más personas a la bicicleta, si sabes quién anda en bicicleta y por qué anda en bicicleta, vas a tener buenos argumentos para decirle a quienes no anda en bicicleta porque andar en bicicleta.

Como respuesta personal a la pregunta introductoria; ¿qué aspectos han de primar en el diseño urbano, mayor infraestructura o centrarse en las inquietudes de los usuarios? Me aventuro a decir que los usuarios anteceden la infraestructura, la materialidad afecta, pero no determina el comportamiento, casi siempre impredecible, de los seres humanos en la ciudad. No sirve absolutamente de nada tener cientos y cientos de kilómetros de ciclovías, si no hay nadie que esté dispuesto a transitarlas, siempre habrá trechos sin ciclobanda o ciclovía a los que el ciclista enfrentará nuevamente a la decisión; ¿calzada o vereda? ¿autos o peatones?

Es en este momento coyuntural donde tenemos que reflexionar sobre la posición de la bicicleta dentro del reducido abanico de medios de transporte disponibles, validarla, no como una alternativa al auto, sino como un medio del mismo peso, un vehículo para desplazarse. Hago énfasis en la palabra vehículo ya que varias veces se mencionó esa palabra en las entrevistas, pero para referirse a los autos, jamás a la bicicleta, si esta se queda en los parques, las rutas o los cerros, seguirá formando parte de un mundillo alejado de las calles, el *smog*, los tacos y las personas, guardada en su reducto natural, entre pajaritos y arbolitos, siempre entre la solera y la rueda del automóvil. Ahora es cuando debemos pensar a la bicicleta como un medio de transporte, integrarlo como tal a las políticas públicas y revolucionar como nos movemos y pensamos esta ciudad.

7. Bibliografía

Bachelet, M. "Mensaje Presidencial 21 de Mayo de 2014". Congreso Nacional de Chile, Valparaíso. 21 de Mayo de 2014.

Bianchi, H. (2008). "Uso y Movilidad de la Bicicleta en la Ciudad: Plan de Incentivo al Transporte No Motorizado (TNM) en Recoleta". Tesis proyectual para optar al Título de Arquitecto y Magíster en Desarrollo Urbano. Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago.

Elisségaray, P. (2009). "Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos". Proyecto de Memoria de Título. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Chile. Santiago.

Guber, R. (2001). *La etnografía, método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.

Jirón, P. (2009). "Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad". En: Farías et al. SCL: espacios, prácticas y cultura urbana, p.p. 176-189. Santiago: Ediciones ARQ.

Lugo, A. (2011). Planning for Diverse Use/rs: Ethnographic Research on Bikes, Bodies, and Public Space in LA. *Kroeber Anthropological Society*, 101(1): 49-65.

Magro, T. (2011). Procesos Participativos hacia la definición de un Urbanismo Emergente. Programa de Doctorado Teoría e Historia de la Arquitectura, Universitat Politècnica de Catalunya IV Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 55-65.

Martín-Crespo, M. & Salamanca, A. (2007). El muestreo en la investigación cualitativa. *Nure Investigación*, N°27: 1-4.

Möller, R. (2003). "Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia". Tesis para obtener el título de Doctor en Ciencias Sociales Aplicadas. División de Ciencias de Educación Profesional, Sociales y de Derecho. Universidad de Kassel. Alemania.

Municipalidad de Concepción (2014). Trabajando Concepción: Una nueva ciudad al 2030. Recuperado de www.concepcion.cl

Navas, C. (2008). Fomento al Uso de la Bicicleta en Chile, Desarrollo y Desafíos a Futuro. División de Estudios y Desarrollo Subsecretaría de Transportes, Chile.

Papasseit, P. (2007). Los Conceptos De Ciudad Verde Y De La Construcción Sostenible. *Arquitectura Del Paisaje, Construcción Y Medio Ambiente*, 157: 10-17.

Pardo, C. (2012). *Elementos y acciones para promover un transporte sustentable para América Latina*. Washington D.C.: Clean Air Institute.

Pooley et al. (2013). Policies for promoting walking and cycling in England: a view from the street. *Transport Policy*, 27: 66-72.

Pucher, J. & Buehler, R. (2008). 'Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany'. *Transport Reviews*, 28(4): 495-528.

Pulido, R. & Prado, E. (1999). La investigación-acción etnográfica como herramienta para comprender y cambiar la acción psicopedagógica. En Juan Fernández Sierra (coord.) *Acción psicopedagógica en Educación Secundaria: Reorientando la Orientación*. Málaga: Ediciones Aljibe.

Rogat, J. (2009). Planificación e implementación de campañas destinadas a promover el uso de la bicicleta en países de América Latina. (Promoviendo el Transporte Sustentable en Latinoamérica). Chile: UNEP Risø Centre.

Teschke et al. (2012). Bicycling: Health Risk or Benefit?. *UBCMJ*, 3(2): 6-11.

Vicente, T. & Hormaeche, I. (2006). *La bicicleta como medio de transporte*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.