

UNA MIRADA DE GÉNERO A LAS EXPERIENCIAS DE MUJERES CICLISTAS DEL GRAN CONCEPCIÓN: EL CASO DE *GIRLS MTB CONCE*

A GENDER PERSPECTIVE ON THE EXPERIENCES OF WOMEN CYCLISTS IN GRAN CONCEPCIÓN: THE CASE OF *GIRLS MTB CONCE*

CECILIA ANANÍAS SOTO *

RESUMEN: Este trabajo analiza las experiencias de mujeres ciclistas del Gran Concepción con perspectiva de género. Para ello, se aplicó una encuesta a 64 ciclistas parte de la agrupación *Girls MTB Conce*. La investigación mostró la multiplicidad de usos que le dan a la bicicleta en sus vidas: para disfrutar, realizar deporte, como transporte, para realizar trámites y protestar. En general, las respondientes asocian el ciclismo a libertad y relajación. Además, decidieron unirse a esta agrupación para sentirse acompañadas, seguras y conocer a otras compañeras, en un espacio libre de violencias. Resaltan como factores protectores para mantener esta práctica hasta la adultez: haber aprendido a andar en bicicleta en la niñez y el acceso a educación. Junto con esto, se vislumbró cómo la distribución desigual del trabajo doméstico y de cuidados afecta esta práctica, como también los discursos del miedo.

PALABRAS CLAVE: Ciclismo femenino, Género, Bicicleta, Movilidad y Género.

ABSTRACT: This paper analyzes the experiences of women cyclists in the Gran Concepción area from a gender perspective. For this study, a survey was applied to 64 cyclists who are part of the *Girls MTB Conce* group. The research showed the multiplicity of uses they give to the bicycle in their lives: for recreation, sport, transportation, to carry out errands, and to protest. In general, the respondents associate cycling with freedom and relaxation. In addition, they decided to join this group to feel accompanied, safe and to meet other women, in a space free of violence. The following factors stand out as protective factors for maintaining this practice into adulthood: having learned to ride a bicycle as a child and having access to education. In addition, it was observed how the unequal distribution of domestic and care work affects this practice, as well as the discourses of fear.

KEYWORDS: Female cycling, Gender, Bicycle, Mobility and Gender.

RESUMEN / ABSTRACT

* Periodista, Universidad de Concepción, Chile. Magíster en Ciencias de la Comunicación, Universidad de la Frontera, Chile. Investigadora de la ONG Amaranta, Concepción, Chile. Correo: ananiascecilia@gmail.com.

I.- INTRODUCCIÓN

Desde su invención a inicios del siglo XIX, la bicicleta ha sido una vía de emancipación de las mujeres al permitirles una mayor movilidad y autonomía, como también, desarrollar su fuerza y habilidades. Las primeras que se atrevieron a utilizar este vehículo no motorizado fueron cuestionadas, calificadas de peligrosas y de poner en jaque el hogar, la familia y su misma sexualidad. De la mano de este invento, vino el uso de pantalones por parte de mujeres y las primeras ciclistas deportivas y cicloturistas -como Annie LONDONDERRY, quien dio la vuelta al mundo en bicicleta en 1895¹, hasta llegar a hoy, donde es un método de transporte masificado con el que se ha hecho frente a la misma pandemia del Covid-19.

Como toda práctica, el uso de la bicicleta atraviesa diversas brechas de género. De hecho, en Latinoamérica, las mujeres ciclistas representan alrededor de un cuarto del total de personas usuarias de bicicleta,² detrás de esta estadística, hay una realidad mucho más compleja y desigual: en Chile, las mujeres tienen semanalmente casi 3,5 horas menos de ocio en comparación a los hombres³ y dedican 9 horas semanales más que los varones a realizar tareas domésticas;⁴ en contraposición, este último estudio reveló que un 38% de los hombres dedicó 0 horas semanales a realizar tareas domésticas y un 71% de ellos dedicó 0 horas al acompañamiento de hijas e hijos en tareas escolares, hallazgo que llevó a acuñar el término de “hombre cero”.

Esta desigual repartición de las labores domésticas y de cuidado, genera una doble, triple y hasta cuádruple jornada laboral que recae sobre los hombros de las mujeres, teniendo efectos en su tiempo libre, dedicación al deporte y salud física (como también mental): solo un 25,8% de las mujeres declara ser activa a nivel

¹ NATIONAL GEOGRAPHIC, "Annie Londonderry, la primera mujer en dar la vuelta al mundo en bicicleta", 2022, en línea: https://historia.nationalgeographic.com.es/a/annie-londonderry-primera-mujer-dar-vuelta-mundo-bicicleta_16628, consultada el 20 de junio del 2022.

² MELLA LIRA, Beatriz, "La bicicleta como expresión de libertad, autonomía y democracia para las mujeres", 2021, en línea: <https://www.latercera.com/que-pasa/noticia/la-bicicleta-como-expresion-de-libertad-autonomia-y-democracia-para-las-mujeres/OYM7NLTPFHRPCNAMZBZ6B7NAA/>, consultada: 23 de junio del 2022.

³ HUMANAS, CENTRO REGIONAL DE DERECHOS HUMANOS Y JUSTICIA DE GÉNERO, "Mujeres tienen casi 3,5 horas menos de ocio que los hombres por semana", 2018, en línea: <https://www.humanas.cl/mujeres-tienen-casi-35-horas-menos-de-ocio-que-los-hombres-por-semana/#:~:text=Corporaci%C3%B3n%20Humanas%202022-,Mujeres%20tienen%20casi%203%2C5%20horas%20menos%20de%20ocio%20que,horas%20m%C3%A1s%20a%20labor%20dom%C3%A9sticas>, consultada: 23 de junio del 2022.

⁴ EL MOSTRADOR BRAGA, "Hombres cero: 71% de hombres dedicó cero horas al acompañamiento de sus hijos e hijas en tareas escolares", 2020, en línea: <https://www.elmostrador.cl/braga/2020/12/14/hombres-cero-71-de-hombres-dedico-cero-horas-al-acompanamiento-de-sus-hijos-e-hijas-en-tareas-escolares/>, consultada: 23 de junio de 2022.

deportivo, en comparación el 45,3% de los hombres⁵ y 43% de las mujeres adultas vive con obesidad, en comparación al 34% de los varones.⁶

A esto se suma la inseguridad que viven las mujeres y la vulnerabilidad con la que se auto perciben desde la infancia, su mayor exposición al acoso callejero y otras violencias sexuales y los estereotipos que se asocian a la práctica de los deportes.

Como escribe Sarah GOODYEAR:

“Andar en el cuerpo de una mujer, como sabe cualquiera que lo haya hecho, significa estar sujeta a un conjunto siempre cambiante de expectativas, restricciones y juicios sociales sobre cómo vestirse y comportarse. Si se pone el cuerpo de esa mujer en una bicicleta, las cosas se complican aún más”.⁷

Con todo, la pandemia del Covid-19 ha generado cambios: actualmente en Chile, una de cada cinco personas que utilizan ciclos – vehículo no motorizado de una o más ruedas- comenzaron a hacerlo por la crisis sanitaria, y de estas, un 60% son mujeres, siendo utilizada por la mayoría como medio de transporte.⁸

II.- LA BICICLETA Y LA CIUDAD CON MIRADA DE GÉNERO.

Las ciudades y los medios de transporte que las recorren no son neutros. Más bien están diseñados para un grupo humano bien específico: hombres blancos, en buena condición física, con empleo y auto propio, tal como afirma el antropólogo social, Imanol ILÁRRAZ, quien recalca que las mujeres tienen menor acceso a los medios de transporte y que el diseño del transporte público no responde a sus necesidades -como tampoco a las necesidades de personas con movilidad reducida, niñeces ni personas en situación de calle-.⁹

⁵ IPSUSS, “Encuesta Actividad Física y Deportes: sólo dos de cada 10 chilenos hace ejercicio”, 2019, en línea: <https://www.ipsuss.cl/ipsuss/analisis-y-estudios/encuesta-actividad-fisica-y-deportes-solo-dos-de-cada-10-chilenos-hace/2019-01-07/173931.html>, consultada: 23 de junio del 2022.

⁶ AGENDA PAÍS, “Mapa de la Obesidad en Chile: 1 de cada 3 personas vive con obesidad en Chile”, 2021, en línea: <https://www.elmostrador.cl/agenda-pais/2021/04/09/mapa-de-la-obesidad-en-chile-1-de-cada-3-personas-vive-con-obesidad-en-chile/>, consultada: 23 de junio del 2022.

⁷ GOODYEAR, Sarah, “Is There Such a Thing as a 'Feminine' Way to Ride a Bike?”, 2014, en línea: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-04-16/is-there-such-a-thing-as-a-feminine-way-to-ride-a-bike>, consultada: 23 de junio del 2022.

⁸ ASOCIACIÓN CHILENA DE SEGURIDAD, “Radiografía de la calle”, 2021, en línea: https://saberllegar.cl/img/2104_achs_saberllegar_radiografia.pdf, consultada el 1 de junio del 2022.

⁹ ILÁRRAZ, Imanol, “Movilidad sostenible y equidad de género”, *Zerbitzuan: Revista de servicios sociales*, 2006, N° 40, pp. 61-66, en línea:

Como resume el autor, en base a su revisión bibliográfica, las mujeres se desplazan más a pie y en transporte público que los hombres, tienen menos licencias de conducir y tienden a viajar más como pasajeras; se desplazan menos por trabajo y más por compras y tareas asociadas al cuidado; además, en sus desplazamientos combinan varios modos de transporte, mientras que los hombres tienden a utilizar exclusivamente el auto; viajan más fuera de los horarios punta y realizan más desplazamientos con niños y niñas o cargadas. En ese sentido, las largas esperas entre un transporte y otro, calles en mal estado, paraderos mal iluminados y microbuses en mal estado y sin espacio para cargas ni coches de bebé, no consideran sus necesidades.¹⁰

La bicicleta vendría a romper un poco con esta dependencia, permitiendo viajes más fluidos y en base a su propia disponibilidad horaria y fuerza física. Un estudio llevado a cabo en Bogotá, Colombia, por las investigadoras María Alejandra MENESES y María Fernanda GÓMEZ, concluyó que andar en bicicleta es un estilo de vida para las mujeres bogotanas y, además de mejorar su salud física y mental, contribuye a empoderarlas.¹¹ Tras entrevistar a una decena de mujeres, concluyeron que andar en bicicleta es un ejercicio de libertad para ellas y que les permite entender y conocer mejor su cuerpo, así también como hacer frente a miedos.

Otro estudio realizado en Bogotá por la estudiante de maestría en Salud Pública, María Viviana CABALLERO SUÁREZ, reveló que las estudiantes que consideraban movilizarse en bicicleta como algo positivo, se identifican en menor medida con el sistema tradicional y habían logrado adquirir mayor autoeficacia, lo que lleva a que opten por este transporte a pesar de los posibles riesgos; mientras que las estudiantes que no optaban por este tipo de deporte, se identificaban más con el modelo tradicional, temían transgredir lo que se considera como “femenino” y experimentaban mayores niveles de inseguridad.¹²

Por autoeficacia, esta autora se refiere a “la seguridad en la propia capacidad para llevar a cabo con éxito una acción y superar las barreras”,¹³ dado que andar en bicicleta requiere buenos reflejos y habilidades motrices, como coordinación y

<http://www.zerbitzuan.net/documentos/zerbitzuan/Movilidad%20sostenible%20y%20equidad%20de%20genero.pdf>, consultada: 23 de junio del 2022, p. 63.

¹⁰ ILÁRRAZ, cit. (n. 9), p. 65.

¹¹ MENESES JARAMILLO, María Alejandra; GÓMEZ LEAL, María Fernanda, “La corporalidad como ejercicio de libertad en la mujer a partir del uso de la bicicleta”, tesis de pregrado, Institución Universitaria Politécnico Granacolombiano, Bogotá, Colombia, publicada, 2020, p. 25, en línea: <https://alejandria.poligran.edu.co/handle/10823/2678>, consultada: 23 de junio del 2022.

¹² CABALLERO SUÁREZ, María Viviana, “Significados socioculturales asociados al uso de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá D.C., desde una perspectiva de género”, tesis de maestría, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia, publicada, 2018, p. 13, en línea: <https://repositorio.uniandes.edu.co/handle/1992/34605>, consultada: 23 de junio del 2022.

¹³ CABALLERO SUÁREZ, cit. (n. 12), p.9.

equilibrio, los cuales, en palabras de los propios entrevistados y entrevistadas, depende del uso frecuente de este vehículo y la práctica. Esta autoeficacia puede verse afectada por los estereotipos de género a los que las mujeres se ven sometidas desde la infancia, lo cual afecta su conexión con el deporte, tal como relata la psicóloga y doctora en sociología, Alejandra ENERGICI, en una entrevista a Revista Paula.

Como relata ENERGICI, las mujeres son mayoritariamente sedentarias (un 93% se declara como tal en Chile) porque se enfrentan con varios obstáculos en su relación con la actividad física desde pequeñas. Entre estos, el tipo de ropa de las niñas -muy ajustada o basada en faldas que deben cuidar de no levantar, con colores claros que no deben ensuciar-, los comentarios y la incomodidad frente a su propio cuerpo:¹⁴

“El tema de la ropa deportiva, que no les contienen las pechugas, por ejemplo, les preocupan las burlas o que las miren. También los pelos, dentro de la investigación me topé con experiencias muy dolorosas como la de una niña que la mamá no la dejaba depilarse y trató de depilarse con un corta cartón para poder hacer deporte, imagínate su nivel de angustia. También la transpiración o la regla, se preocupan de que no se les note. Finalmente es un cuerpo con ciertos requisitos estéticos, un cuerpo que tiene que hacer deporte, pero que no se vea como que hizo deporte”.¹⁵

Estos estereotipos se reafirman en la adultez. Al analizar sobre el cuerpo en la publicidad, la investigadora descubrió que, mientras los hombres eran representados con cuerpos musculosos, "en las mujeres primaba el verse delgada y ser de huesos prominentes, lo cual está asociado no a la actividad física, sino a un control del hambre".¹⁶

Todas estas contradicciones se entrelazan, luchan y, a veces, rompen, en un vehículo como la bicicleta:

“Los [y las] participantes asocian esta modalidad de transporte con sensación de poder, control, libertad, autonomía e independencia, pues brinda la posibilidad de decidir cuándo movilizarse, la velocidad y el

¹⁴ INFANTE, Catalina, “Por qué las mujeres abandonamos el deporte”, 2021, en línea: <https://www.latercera.com/paula/por-que-las-mujeres-abandonamos-el-deporte/>, consultada: 23 de junio del 2022.

¹⁵ INFANTE, cit. (n. 14).

¹⁶ INFANTE, cit. (n.14).

tiempo de viaje [...] particularmente importante para las mujeres porque amplía su participación en la esfera pública”.¹⁷

Andar en bicicleta rompe con las desigualdades y estereotipos, porque visibiliza (*bici-viliza*) a las mujeres y les permite reapropiarse del espacio público, como también reflexiona Myriam SALAZAR, de Revista *Pedalea*: “La calle siempre se nos ha presentado como un lugar hostil, peligroso y solo de tránsito, no como un espacio donde también puede transcurrir nuestra vida. En ese sentido, la bicicleta nos otorga la posibilidad de ser parte activa de la ciudad”.¹⁸

III.- AGRUPACIONES DE MUJERES CICLISTAS Y EL CASO DE GIRLS MTB CONCE.

En respuesta a estas brechas de género, han surgido una serie de agrupaciones de mujeres ciclistas, iniciativas y eventos. A nivel nacional, aunque hoy no se encuentre activa, se puede mencionar a *Macleta*: organización ciudadana conformada por mujeres que estuvo muy activa entre 2010 y 2018 y que buscaba aumentar el número de mujeres ciclistas, con iniciativas como Escuela Bici Mujer; esta apuntaba a iniciar en este deporte y vehículo a mujeres que nunca pudieron aprender a pedalear. Al investigar los motivos por los cuales no sabían andar en bicicleta, descubrieron:

“temas de machismo, porque no es femenino andar en bicicleta [...] Existían además muchos mitos sobre el peligro de andar por las calles en bicicleta, además de los factores personales, algún trauma infantil y niveles de pobreza en los que nunca se tuvo acceso a una bicicleta”.¹⁹

Otra iniciativa importante de nombrar es la *Cicletada de las Niñas*, idea de María Paz "Mapapo" Castillo, que buscaba reunir a niñas y mujeres para moverse juntas en bicicleta por la ciudad. Aunque su fundadora es chilena y de la Región Metropolitana, ha logrado coordinar para que la iniciativa se replique en distintas ciudades del país y de Latinoamérica. Entre las reglas del evento, se cuentan: ir a la velocidad de quien

¹⁷ CABALLERO SUÁREZ, cit. (n. 12), p.12.

¹⁸ BRUNA, Javiera, "Empoderamiento femenino en bicicleta: inquietudes y nuevas iniciativas para un 2021 pedaleable", 2021, en línea: <https://www.elmostrador.cl/braga/2021/01/11/empoderamiento-femenino-en-bicicleta-inquietudes-y-nuevas-iniciativas-para-un-2021-pedaleable/>, consultada: 23 de junio del 2022.

¹⁹ SALAS, María Paz, “¡Las mujeres arriba! (de la bicicleta)”, 2014, en línea: https://eldefinido.cl/actualidad/lideres/1834/Las_mujeres_arriba_de_la_bicicleta/, consultada: 23 de junio del 2022.

vaya más lento y si se cae una, se para. Como declaró Castillo en una entrevista a Copadas, la idea del evento:

“(...) es que pudieran compartir con mujeres bacanas, que hacen cosas bacanas. También que anden por la calle, no por la vereda; que su experiencia sea tan bacán, que si alguien alguna vez les dicen: ‘Oye, no puedes andar por la calle’, ellas puedan decir: ‘Sí puedo, yo una vez anduve por la calle con unas locas y lo pasé bacán’. Mi idea es instalar recuerdos en las niñas para que nadie les pueda decir que no pueden” [sic].²⁰

Así, hay muchas otras agrupaciones, como *Bicivilizadas* en Antofagasta y *Mujeres Ciclistas* en Concepción. A raíz de la experiencia de la investigadora tras este artículo, decidí centrarme en la agrupación *Girls MTB Conce*.

Girls MTB Conce es un grupo de mujeres ciclistas de la intercomuna de Concepción, que nació en medio de la pandemia de COVID-19 (mayo del 2020), buscando configurarse como un espacio seguro, tal y como se definen en su perfil de *Instagram*.

La agrupación no solo coordina salidas en bicicleta entre mujeres, también comparte rutas, consejos de mecánica e indumentaria, además de experiencias como mujeres ciclistas. Acumula más de cuatro mil seguidoras en *Instagram* y coordina a las denominadas "compedales" entre distintos grupos de *WhatsApp* y *Telegram*, que suman más de 500 participantes.

Si bien tiene el grupo tiene "MTB" en el nombre (abreviatura de *mountain bike* o bicicleta de montaña), realizan salidas en plano por las ciudades, en cerro y de cicloturismo (para salir a conocer otras comunas o regiones). De la misma forma, organiza otro tipo de actividades deportivas, asociadas al senderismo, kayak, *stand up paddle* y avistamiento de aves. En general, apunta realizar actividades al aire libre solo para mujeres.

IV.- METODOLOGÍA

La siguiente investigación se llevó a cabo, en primer lugar, con perspectiva de género. Como indica el Instituto Interamericano de Derechos Humanos (2008), esta implica "por un lado, una crítica a la visión exclusiva del mundo en clave masculina y

²⁰ RUBILAR LOZANO, Carolina, "Mapapo Castillo, fundadora de la Cicletada de las Niñas: 'Mi idea es instalar recuerdos en ellas para que nadie les diga que no pueden andar en bici por la calle'", 2021, en línea: <https://copadas.cl/2021/09/25/maria-paz-castillo-fundadora-cicletada-de-las-ninas/>, consultada: 23 de junio de 2022.

por otro, una relectura y resignificación de la historia, de la sociedad, la cultura, la economía y la política".²¹ Además, al remitir que las características de mujeres y hombres están definidas socialmente y moldeadas por factores culturales, las vuelve susceptibles de transformación.

Igualmente, al tratarse de una agrupación de mujeres ciclistas de la cual la investigadora es parte, se trata de un estudio desde el *conocimiento situado*, concepto acuñado por Donna HARAWAY. Como plantea esta feminista y profesora emérita de la Universidad de California, el principal problema del relativismo o supuesta objetividad en las ciencias es que:

“es una manera de no estar en ningún sitio mientras se pretende igualmente estar en todas partes. La 'igualdad' del posicionamiento es una negación de responsabilidad y de búsqueda crítica. El relativismo es el perfecto espejo gemelo de la totalización en las ideologías de la objetividad”.²²

Para HARAWAY, solo el posicionamiento crítico genera objetividad, por lo que hace un llamado a responder con *conocimientos situados*. Con esto, se refiere a no negar la forma particular de ver y traducir del feminismo, sino que impregnar el escribir y el investigar de eso:

“Yo busco una escritura feminista del cuerpo que, metafóricamente, acentúe de nuevo la visión, pues necesitamos reclamar ese sentido para encontrar nuestro camino a través de todos los trucos visualizadores y de los poderes de las ciencias y de las tecnologías modernas que han transformado los debates sobre objetividad. Necesitamos aprender en nuestros cuerpos, provistas de color primate y visión estereoscópica, cómo ligar el objetivo a nuestros escáneres políticos y teóricos para nombrar dónde estamos y dónde no, en dimensiones de espacio mental y físico que difícilmente sabemos cómo nombrar”.²³

Para conocer las experiencias de mujeres ciclistas parte de esta agrupación se aplicó una encuesta *online* de 20 preguntas, alojada en SurveyMonkey, la cual fue

²¹ INSTITUTO INTERAMERICANO DE DERECHOS HUMANOS, *Herramientas básicas para integrar la perspectiva de género en organizaciones que trabajan derechos humanos*, Instituto Interamericano de Derechos Humanos, San José, Costa Rica, 2008, p.12, en línea: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/25753.pdf>, consultada: 23 de junio del 2022.

²² HARAWAY, Donna, *Ciencia, cyborgs y mujeres: La reinención de la naturaleza*, Ediciones Cátedra, Madrid, España, 1995, p.329, en línea: <https://kolectivoporoto.cl/wp-content/uploads/2015/11/Haraway-Donna-ciencia-cyborgs-y-mujeres.pdf>. consultada: 23 de junio del 2022.

²³ HARAWAY, cit. (n. 22), p.326.

difundida en el grupo de *WhatsApp* principal de Girls MTB Conce. Respondieron el instrumento 64 mujeres ciclistas de las aproximadamente 200 participantes activas. La identidad de las encuestadas se mantuvo anónima durante todo el proceso y estas fueron informadas del carácter de la investigación antes de responder. Además, la investigadora se comprometió a realizar una devolución a este grupo del conocimiento generado.

IV.- CARACTERIZACIÓN DE LAS ENCUESTADAS

Todas las respondientes (64 en total) son adultas y sus edades van entre los 18 y 55 años. Gran parte se encuentra en el rango de edad de entre 26 y 35 años (57%), seguido por ciclistas entre los 36 y 45 años (19%) y entre los 18 y 25 años (17,46%). La mayoría cuentan con educación superior completa (57%) -sea del tipo universitaria o de técnico superior-, seguidas por educación superior en curso (20,6%). En menor medida, también hay integrantes con enseñanza media incompleta (1,5%) o completa (7,9%), como también con estudios de postgrado en curso (6,3%) o completos (6,3%).

Gran parte reside en la ciudad de Concepción (60,3%), seguidas por residentes de Hualpén (15,8%), San Pedro de la Paz (12,7%) y Talcahuano (7,9%), además de una integrante de Chiguayante y otra de Hualqui. No se registraron respondientes fuera de la intercomuna del Gran Concepción. La mayor parte lleva más de un año siendo parte del grupo (74,5%), mientras que otro grupo importante lleva entre 6 meses y un año en el grupo (23,6%).

Un 65% declara no tener hijos, mientras que casi un 35% declaró tener hijos. De quienes eran madres, un 18,3% afirmó que le costaba conciliar la crianza con salir en bicicleta, un 22,7% declaró que le costaba un poco y un 59% afirmó que no tenían problemas conciliando ambas actividades.

Entre las respondientes, la mayoría aprendió a andar en bicicleta cuando niña (90,9%); solo un grupo pequeño aprendió en su adolescencia (7,2%) y una sola integrante declaró haber aprendido en su adultez.

Finalmente, la mayoría se consideraba una ciclista intermedia (67,2%), aunque también un grupo se consideraba principiante (16%) y otro, ya experta (16,3%).

IV.- RESULTADOS

Se le consultó a las respondientes para qué utilizaban la bicicleta más frecuentemente, permitiéndoles escoger más de una opción. La mayoría declaró que andaba en bicicleta para disfrutar y relajarse (94,5%), seguidas por quienes afirmaron que la utilizaban para realizar deporte (87,2%). Además, más de la mitad la utilizaba

como transporte hacia su lugar de trabajo o estudios (52,7%) y casi la mitad la utilizaba para compras o trámites (47,2%); un número similar la utilizaba para protestar y otras formas de activismo (47,2%). Asimismo, en "Otro", agregaron opciones como el cicloturismo o transporte en general.

La mayoría (78%) disfruta tanto salidas largas, como cortas, dentro y fuera de sus comunas. Aunque también un 9% pedalea largo, pero solo dentro de su comuna y otro 9% prefiere las salidas cortas y dentro de su misma ciudad.

Al consultar por los problemas que han enfrentado o sufrido saliendo en bicicleta, el más frecuente es la falta de infraestructura adecuada (87%) tales como ciclovías, seguido por conductores de vehículos motorizados imprudentes o agresivos (74,5%) y la inseguridad y mala iluminación (72,7%). También un número importante se veía afectada por la ausencia de estacionamientos seguros para bicicletas (61,8%).

Cabe destacar que un 32,7% ha sufrido accidentes por peatones imprudentes y que un 18% ha sufrido acoso y otras formas de violencia sexual andando en bicicleta. Otro 16% declaró haber quedado en pana por no contar con los conocimientos para reparar su bicicleta. Finalmente, aunque los asaltos son el miedo más frecuente, solo un 9% de las respondientes los ha sufrido.

Poco más de la mitad declaró disfrutar salir a andar en bicicleta sola (52,7%); más, un 27,2% dijo que lo hace por necesidad, pero intenta evitarlo y a un 20% no le gusta andar sola. Al consultar por los principales temores al andar en bicicleta sola, lo más frecuente fue el miedo a los asaltos, robo de la bicicleta o acoso sexual. También se mencionan los accidentes por conductores imprudentes o sufrir una pana en un lugar inseguro. Algunas de las respuestas entregadas fueron:

- "Accidentes con conductores imprudentes y que me deje botada sola y herida".
- "Los asaltos y las constantes noticias sobre autos o grupos que siguen a mujeres solas".
- "Que me asalten mientras transito o mientras realice alguna reparación en el camino, todo esto sobre todo en salidas fuera del área urbana".
- "Mi mayor miedo (aunque evito pensar mucho en ello) es que me roben la bici, por lo que cuando pedaleo trato de hacerlo a rápida velocidad para evitar que me atajen".
- "Los accidentes por vehículos motorizados imprudentes (fui atropellada hace poco), y que me pueda pasar algo por andar sola cuando ya oscureció".

Mientras que al consultar qué era lo que más les gustaba de andar en bicicleta, lo que más resaltó fue la libertad, relajación y conocer nuevos lugares, destacándose respuestas tales como:

- "Sentir el aire en mi carita, estar en contacto con la naturaleza, conocer nuevas chicas para ir a pedalear y conversar de miles de temas".
- "Poder trasladarme de un lugar a otro gracias a mi fuerza. Conocer lugares naturales y hermosos de mi comuna".
- "La libertad de llegar donde quiera colocando al límite mis capacidades físicas y mentales".
- "El relajo después de clases y lo rápido que ando respecto a la locomoción colectiva, evito todo el estrés de los tacos".
- "Que es rápido, autónomo, gratis, hago ejercicio, me supero a mí misma".
- "La libertad de llevar la mente donde quiera, soñar y sentir el viento"
- "Que mi cabeza para".

Al consultar por qué decidieron unirse a un grupo de mujeres ciclistas como Girls MTB Conce, las categorías que más se repitieron fue sentirse acompañadas o con mayor seguridad, no solo por los asaltos o accidentes, sino también por el acoso de parte de hombres; además de poder compartir con mujeres y conocer nuevos lugares. Las respondientes señalaron:

- "Me da miedo rutear sola y porque es mejor ir a un lugar que alguien ya conoce. Hay muchas rutas que he conocido gracias a las salidas en grupo".
- "Porque es un espacio seguro, de puras mujeres".
- "Zona libre de acoso masculino".
- "Porque a pesar de que me gusta mucho salir sola, creo necesario hacerlo de repente con más personas, porque me da seguridad y se genera un buen ambiente para poder compartir. El que sea un grupo de puras mujeres me hace sentir más segura y acompañada, donde siento que se crea un círculo más igualitario en el que estamos libres de posibles acosos y machismos".
- "Por conocer más personas, aprender de las que tienen más experiencias y sobre todo sentirme más segura al no andar sola".

También muchas mencionan que les ayudó a sobrellevar el inicio de la pandemia, en el 2020, cuando la ciudad estaba sometida a estrictas cuarentenas y luego se flexibilizó un horario deportivo.

Finalmente, al consultar qué rescatan de la experiencia de pedalear con otras mujeres, las palabras que más se repitieron fueron: seguridad, compañerismo, apañe, empatía y buena onda. Además, resaltan que en los espacios de mujeres hay menos competencia:

- "Acompañamiento, el disfrutar del pedaleo sin competencia, sentirse parte, el poder conversar con todas con confianza".
- "El apañe de todas cuando a alguna le pasa algo, que ninguna queda atrás, y siempre hay alguien que sabe cómo arreglar los dramas de las bicis".
- "El sentimiento de andar segura y en manada. Además, una de nosotras tuvo un accidente muy feo en mi primera salida, y me gustó mucho ver que a nadie se la deja sola hasta que llega al centro asistencial".
- "Reír, acompañarnos. Disfrutar y compartir momentos que vivimos con la bici o la rutina diaria y darnos cuenta que tenemos muchas vivencias similares arriba de ella".
- "El apañe, que siempre te motiven a salir en rutas más intensas, la libertad que sientes al estar con ellas, no te juzgan y el tiempo es agradable".
- "El apañe, la energía que genera estar rodeada de varias mujeres y todas en una misma sintonía al dirigirnos al mismo lugar. Disfruto el tener algo en común sin conocernos".
- "que, a diferencia de grupos mixtos, no me he sentido acosada sexualmente (me refiero a miradas lascivas, "joteos") ni tampoco me siento parte de una competencia. Me ha pasado que, con grupos de hombres, se genera una especie de competición tácita por ver quién de ellos anda más rápido o sabe más. En este espacio no me he sentido presionada y creo que de alguna manera de fomenta la inclusión y permanencia de mujeres en el deporte, que es un espacio que se nos ha negado histórica y actualmente".

IV.- CONCLUSIONES

Dado que quienes respondieron se encuentran participando activamente en un grupo de ciclismo de mujeres, de la encuesta se desprenden varios "factores protectores" que permiten mantener la práctica durante la adultez. Entre estos, se vislumbran haber aprendido a andar en bicicleta en la niñez (lo cual fue el caso de casi el 91% de las integrantes), como también el acceso a educación (la mayoría cuenta con educación superior completa o en curso).

Además, el estar en un grupo de mujeres parece reforzar sus habilidades, práctica y autoestima, generando la autoeficacia que mencionaba CABALLERO SUÁREZ

(2018), dado que la mayoría se consideraba una ciclista intermedia (67,2%) y un grupo no menor, como ciclista experta (16,3%); es decir, que tenían cierto conocimiento de mecánica de bicicletas, técnica y rutas.

Si bien la mayoría no tiene hijos (65%), hay un grupo importante que sí es madre (35%) y de estas, un 41% tenía problemas o algunos problemas para conciliar crianza y ciclismo; por ende, la desigual distribución de los trabajos de domésticos y de cuidados, como también las expectativas sociales que se tienen sobre cómo llevar la maternidad, afectan su tiempo y dedicación a este deporte.

El estudio igualmente comprueba los múltiples usos que las mujeres le dan a la bicicleta: para disfrutar, para hacer deporte, para transportarse, para realizar trámites e incluso, como forma de protesta. Sus respuestas están marcadas por sensaciones como la libertad y la relajación.

Asimismo, la encuesta muestra cómo estas ciclistas se ven bombardeadas por discursos negativos y del miedo en torno a lo que significa ser una mujer moviéndose por la ciudad; discursos que emanan desde amistades, colegas, familiares, incluso, de la prensa. De hecho, uno de los miedos que más se repetía era a los robos y asaltos, pero, simultáneamente, era uno de los problemas menos reportados (9% lo había sufrido).

Esta sensación de inseguridad y vulnerabilidad influye en que casi la mitad de las respondientes no le guste andar en bicicleta sola o lo haga solo por necesidad e intente evitarlo (47,2%), siendo que, en base a este estudio, están más expuestas a un accidente por malas condiciones viales o por conductores motorizados imprudentes y/o agresivos (74,5% ha sufrido este último caso). Aunque, en contraposición, un 52,7% sí declara disfrutar de pedalear sola.

La violencia sexual es otra categoría que surge de la encuesta. Un 18% declaró haber sufrido acoso y otras formas de violencia sexual andando en bicicleta. Además, de las respuestas se desprende que esta violencia puede proceder de ciclistas varones.

Se concluye que, ante el lento avance de políticas públicas en esta área, esta agrupación de ciclismo femenino se ha convertido en un espacio seguro, sin competencias y libre de violencias, para que las mujeres del Gran Concepción puedan aprender sobre ciclismo, al mismo tiempo que se afianzan lazos de compañerismo y sororidad. Espacios como este son vitales para reforzar la autoeficacia de las mujeres y para así hacerle frente a los discursos del miedo que limitan a muchas otras al espacio doméstico/privado, negándoles el espacio público y con ello, la ciudad y sus calles.

BIBLIOGRAFÍA

- AGENDA PAÍS, “Mapa de la Obesidad en Chile: 1 de cada 3 personas vive con obesidad en Chile”, 2021, <https://www.elmostrador.cl/agenda-pais/2021/04/09/mapa-de-la-obesidad-en-chile-1-de-cada-3-personas-vive-con-obesidad-en-chile/>, consultada: 23 de junio del 2022.
- ASOCIACIÓN CHILENA DE SEGURIDAD, “Saber Llegar: Radiografía de la calle”, 2021, https://www.saberllegar.cl/img/2104_achs_saberllegar_radiografia.pdf, consultada: 23 de junio del 2022.
- BRUNA, Javiera, "Empoderamiento femenino en bicicleta: inquietudes y nuevas iniciativas para un 2021 pedaleable", 2021, <https://www.elmostrador.cl/braga/2021/01/11/empoderamiento-femenino-en-bicicleta-inquietudes-y-nuevas-iniciativas-para-un-2021-pedaleable/>, consultada: 23 de junio del 2022.
- CABALLERO SUÁREZ, María Viviana, “Significados socioculturales asociados al uso de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá D.C., desde una perspectiva de género”, tesis de maestría, UniAndes, Bogotá, Colombia, publicada, 2018, <https://repositorio.uniandes.edu.co/handle/1992/34605>, consultada: 23 de junio del 2022.
- EL MOSTRADOR BRAGA, “Hombres cero: 71% de hombres dedicó cero horas al acompañamiento de sus hijos e hijas en tareas escolares”, 2020, <https://www.elmostrador.cl/braga/2020/12/14/hombres-cero-71-de-hombres-dedico-cero-horas-al-acompanamiento-de-sus-hijos-e-hijas-en-tareas-escolares/>, consultada: 23 de junio de 2022.
- GOODYEAR, Sarah, “Is There Such a Thing as a 'Feminine' Way to Ride a Bike?”, 2014, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-04-16/is-there-such-a-thing-as-a-feminine-way-to-ride-a-bike>, consultada: 23 de junio del 2022.
- HARAWAY, Donna, *Ciencia, cyborgs y mujeres: La reinención de la naturaleza*, Cátedra, Madrid, España, 1995, <https://kolektivoporoto.cl/wp-content/uploads/2015/11/Haraway-Donna-ciencia-cyborgs-y-mujeres.pdf>. Fecha de consulta: 23 de junio del 2022.
- HUMANAS, “Mujeres tienen casi 3,5 horas menos de ocio que los hombres por semana”, 2018, <https://www.humanas.cl/mujeres-tienen-casi-35-horas-menos-de-ocio-que-los-hombres-por-semana/#:~:text=Corporaci%C3%B3n%20Humanas%202022-,Mujeres%20tienen%20casi%203%2C5%20horas%20menos%20de%20ocio%20que,horas%20m%C3%A1s%20a%20labores%20dom%C3%A9sticas>, consultada: 23 de junio del 2022.
- ILÁRRAZ, Imanol, “Movilidad sostenible y equidad de género”, *Zerbitzuan: Revista de servicios sociales*, 2006, N° 40, pp. 61-66,

- <http://www.zerbitzuan.net/documentos/zerbitzuan/Movilidad%20sostenible%20y%20equidad%20de%20genero.pdf>, consultada: 23 de junio del 2022.
- INFANTE, Catalina. “Por qué las mujeres abandonamos el deporte”, 2021, <https://www.latercera.com/paula/por-que-las-mujeres-abandonamos-el-deporte/>, consultada: 23 de junio del 2022.
- INSTITUTO INTERAMERICANO DE DERECHOS HUMANOS (2008). *Herramientas básicas para integrar la perspectiva de género en organizaciones que trabajan derechos humanos*, Instituto Interamericano de Derechos Humanos, San José, Costa Rica, 2008, <https://www.corteidh.or.cr/tablas/25753.pdf>, consultada: 23 de junio del 2022.
- IPSUSS, “Encuesta Actividad Física y Deportes: sólo dos de cada 10 chilenos hace ejercicio”, 2019, <https://www.ipsuss.cl/ipsuss/analisis-y-estudios/encuesta-actividad-fisica-y-deportes-solo-dos-de-cada-10-chilenos-hace/2019-01-07/173931.html>, consultada: 23 de junio del 2022.
- MELLA LIRA, Beatriz, “La bicicleta como expresión de libertad, autonomía y democracia para las mujeres”, 2021, <https://www.latercera.com/que-pasa/noticia/la-bicicleta-como-expresion-de-libertad-autonomia-y-democracia-para-las-mujeres/OYM7NLTPFHRPCNAMZBZ6B7NAA/>, consultada: 23 de junio del 2022.
- MENESES JARAMILLO, María Alejandra y GÓMEZ LEAL, María Fernanda (2020). “La corporalidad como ejercicio de libertad en la mujer a partir del uso de la bicicleta”, tesis de pregrado, Institución Universitaria Politécnico Gran Colombiano, Bogotá, Colombia, publicada, <https://alejandria.poligran.edu.co/handle/10823/2678>, consultada: 23 de junio del 2022.
- NATIONAL GEOGRAPHIC, "Annie Londonderry, la primera mujer en dar la vuelta al mundo en bicicleta", 2022, https://historia.nationalgeographic.com.es/a/annie-londonderry-primera-mujer-dar-vuelta-mundo-bicicleta_16628, consultada el 20 de junio del 2022.
- RUBILAR LOZANO, “Mapapo Castillo, fundadora de la Cicletada de las Niñas: ‘Mi idea es instalar recuerdos en ellas para que nadie les diga que no pueden andar en bici por la calle’”, 2021, <https://copadas.cl/2021/09/25/maria-paz-castillo-fundadora-cicletada-de-las-ninas/>, consultada: 23 de junio de 2022.
- SALAS, María Paz, “¡Las mujeres arriba! (de la bicicleta)”, 2014, https://eldefinido.cl/actualidad/lideres/1834/Las_mujeres_arriba_de_la_bicicleta/, consultada: 23 de junio del 2022.