



**Informe de resultados
Encuesta de Movilidad
Ciclista Región
Metropolitana 2021**

Tabla de contenidos

Introducción

<i>¿Por qué levantar datos sobre (y desde) la experiencia de moverse en bicicleta?</i>	2
--	----------

Metodología

<i>Una encuesta de movilidad ciclista</i>	4
El instrumento	4
Marco muestral	5
Aplicación	5
Caracterización de la muestra	6

Resultados

<i>Hallazgos libres de CO₂</i>	7
Recurrencia del porte y uso de elementos de seguridad y mecánica	7
Principales problemáticas	10
Fuentes de inseguridad	14
 <i>Reflexiones finales</i>	 20

¿Por qué levantar datos sobre (y desde) la experiencia de moverse en bicicleta?

En las últimas décadas, las ciudades de todo el mundo han sufrido grandes transformaciones a la luz de la revolución digital, las transformaciones demográficas y ultimamente, de las dinámicas urbanas propias de un mundo en pandemia. Sin duda, las formas en que nos movemos en las ciudades también han cambiado inevitablemente, tanto en términos materiales (infraestructura, modos disponibles, entre otros) como simbólicos (experiencias, rutinas, motivaciones, limitantes, etc).

Parte importante del estudio de las dinámicas territoriales reside en el estudio de nuestra movilidad, entendida no sólo como una acción que permite a las personas acercarse a espacios, servicios y pares de por sí inconexos; sino como el medio necesario para relacionarse en y con la ciudad. En suma, la movilidad se presenta como una forma fundamental de acceso a la vida urbana; como el hilo que permite la unión física de una multiplicidad de espacios, y a la vez simbólica, del tejido social.

Si bien, en las últimas décadas la movilidad urbana se ha desarrollado principalmente a través de vehículos motorizados (transporte público o particulares), en los últimos años -y en particular producto de la pandemia por covid-19 y las medidas sanitarias que se han desarrollado para hacerle frente-, el uso de la bicicleta ha tomado particular fuerza. Por otra parte, muchas y muchos ya optaban por moverse sobre ciclos, principalmente en virtud de su eficiencia económica y temporal en las áreas urbanas, además de los beneficios que la actividad física trae consigo. Entre otros factores, esta situación ha impuesto la necesidad de pensar en ciudades que integren la intermodalidad y la multimodalidad, posibilitando el desarrollo de una movilidad fluida y segura.

Introducción

Creemos que la bicicleta permite observar la ciudad y sus patrones desde una perspectiva única, al poder desplazarnos siempre conectadas y conectados con nuestro entorno, en un punto medio entre el tránsito peatonal y el motorizado. Desplazarse en bicicleta supone moverse de forma activa, tanto física como cognitivamente, comprendiendo una experiencia vívida de la ciudad. Sin embargo, esta experiencia no se encuentra exenta de complejidades, las que son sufridas, en mayor medida, por quienes se encuentran en ciertas situaciones de vulnerabilidad. Del mismo modo, las posibilidades objetivas de eludir este tipo de obstaculizadores se encuentran íntimamente ligadas a ciertas características, habilidades y conocimientos que se desarrollan en la práctica misma de moverse.

A fin de abordar las necesidades de quienes eligen formas alternativas de moverse, se vuelve necesario indagar en su experiencia de movilidad, en este caso en bicicleta. De esta manera, el levantamiento y sistematización de distintos tipos de datos permite llevar a cabo un examen de la multiplicidad de experiencias, permitiendo comprender y exponer la diversidad de situaciones que deben sortear quienes elijan moverse sobre ciclos.

Una encuesta de movilidad ciclista

El desarrollo de la Encuesta de Movilidad Ciclista Región Metropolitana de Santiago 2021 tiene como objetivo principal el poder obtener información de los principales elementos que comprenden la experiencia de movilidad de quienes actualmente se desplazan en bicicleta en la Región Metropolitana. Se han considerado elegibles todas aquellas personas que residan en alguna de las comunas de la región Metropolitana al momento de responder el cuestionario, que se desplacen en bicicleta al menos una vez al mes. En tanto la encuesta busca ser representativa de todas, todos y todes, se ha encuestado indistintamente a personas de género femenino, masculino y no binarie, además de incluir también a personas en situación de discapacidad.

El instrumento

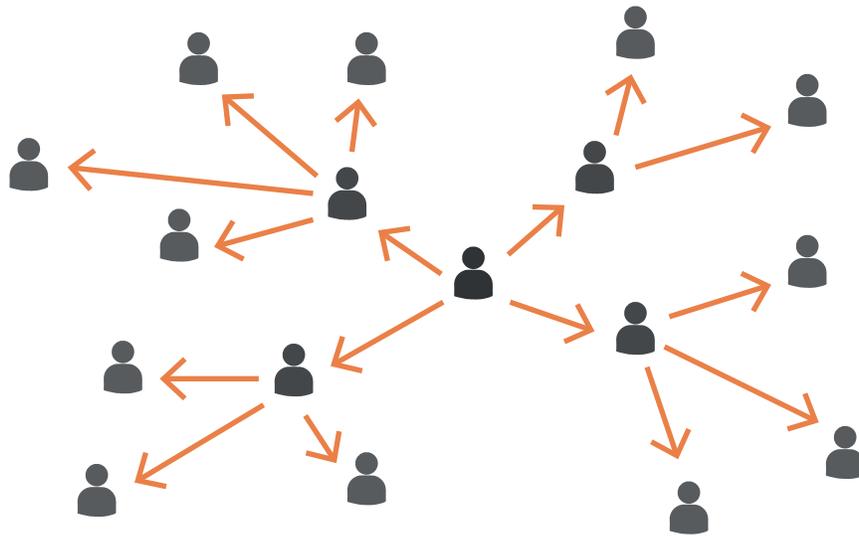
Corporación Pedaleable ha desarrollado un levantamiento de información de carácter cuantitativo, el cual busca generar una primera aproximación al estudio de la movilidad en bicicleta en la Región Metropolitana de Santiago. Se espera que la encuesta sirva como un complemento metodológico de un catastro y evaluación de la infraestructura para la movilidad en ciclos y la cicloinclusión, en las comunas de la región. De esta manera se ha generado un cuestionario que apunta a caracterizar a la población que se moviliza en bicicleta por las calles de la Región Metropolitana, y a conocer diversos elementos de interés de la experiencia que supone el desplazarse en bicicleta por la ciudad, entre los que destacan aquellos referidos a la seguridad y calidad de viaje, permitiendo determinar lineamientos para el desarrollo de planes y programas que contribuyan a una movilidad activa, segura y sostenible. El cuestionario posee tres (3) módulos:

1. Caracterización sociodemográfica.
2. Seguridad y conocimientos generales.
3. Experiencia y percepciones al moverse en bicicleta.

Metodología

Marco muestral

En la medida en que el instrumento es principalmente difundido a través de redes sociales, resulta imposible conocer la probabilidad de cada sujeto de la muestra para ser seleccionado, en tanto esta probabilidad se encuentra sujeta a la condición de ser usuario/a cotidiano/a de la bicicleta. Dados estos motivos se ha optado por un tipo de muestreo no-probabilístico denominado “bola de nieve”.



Aplicación

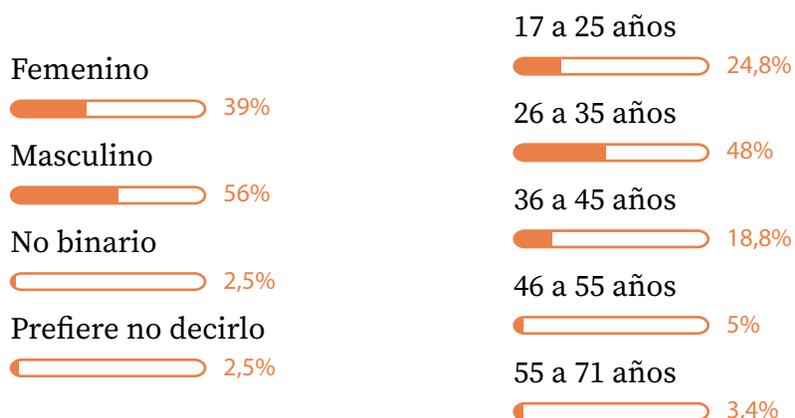
En virtud de las condiciones sanitarias y las limitantes establecidas a nivel nacional, la aplicación de la encuesta se llevó a cabo a través de un cuestionario online (Google Forms) autoadministrado, que se mantuvo abierto a las respuestas entre el 5 y el 22 de octubre de 2021. Durante este periodo la encuesta alcanza 319 respuestas, las que corresponden a personas residentes de 41 comunas de la Región Metropolitana de Santiago.

Metodología

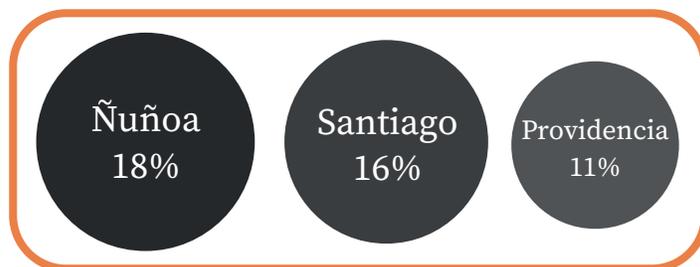
Caracterización de la muestra

A la hora de preguntarnos por las experiencias de movilidad de quienes se desplazan en bicicleta, debemos comprender que éstas son tan variadas como las personas que responden, condicionando sus rutinas, hábitos, preocupaciones, y las situaciones, obstáculos y complejidades que deben enfrentar.

Del total de personas encuestadas, un 39; 56 y 2,5% dicen identificarse con el género femenino, masculino y no-binario, respectivamente; un 2,5% prefiere no decirlo. Por otra parte, el rango etáreo de las, los y les encuestadas/os/es va desde los 17 a los 71 años,. Al desglosar, podemos ver que quienes tienen entre 26-35 años representan el grupo mayoritario, con el 48%.



En relación a la distribución territorial de la muestra, las comunas con mayor participación y representación son: Ñuñoa (18%), Santiago Centro (16%) y Providencia (11%); las que de forma conjunta representan el 45% de las respuestas.



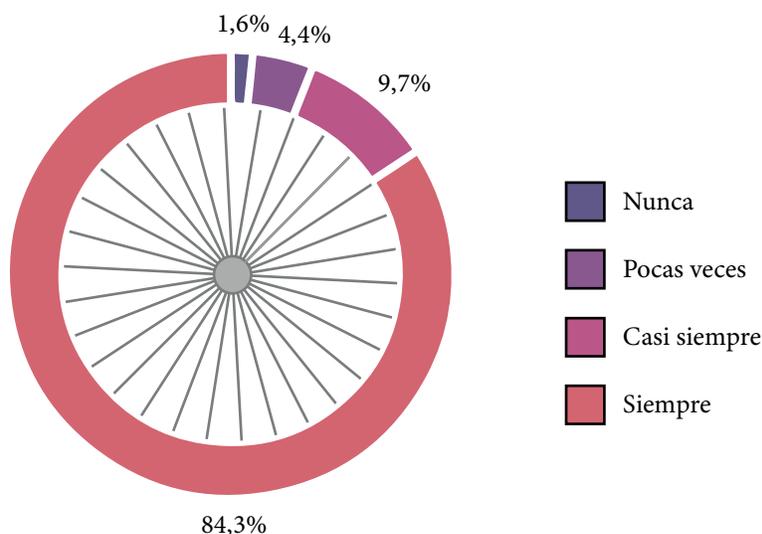
Hallazgos libres de CO₂

En virtud de los datos levantados, se han categorizado los resultados en tres grupos. Primeramente, se hace referencia a la habitualidad del uso de elementos de seguridad y mecánica; luego se muestran las principales problemáticas a las que se enfrentan quienes se mueven en bicicleta, para finalmente analizar las principales fuentes de inseguridad en el desplazamiento cotidiano, relevando variables independientes como el género y zona de residencia.

Recurrencia del porte y uso de elementos de seguridad y mecánica

Gráfico 1.1

¿Qué tan seguido usas casco al desplazarse en bicicleta?



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

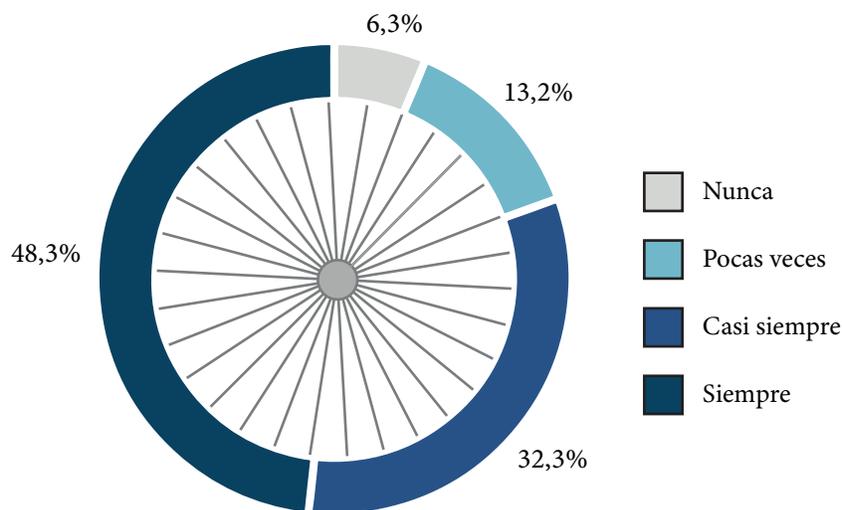
En general, un 84,3% de las personas encuestadas dice usar casco siempre que se mueve en bicicleta, mientras que un 9,7% dice hacerlo casi siempre. Por otra parte,

Resultados

un 4,4% y un 1,6% usan casco pocas veces y nunca, respectivamente. En términos generales, estas cifras suponen un buen precedente para la discusión sobre el uso de elementos de seguridad, considerando que de forma acumulada, un 94% dice hacer uso del casco de forma recurrente.

Gráfico 1.2

¿Qué tan seguido usas elementos reflectantes y/o de iluminación al desplazarte en bicicleta?



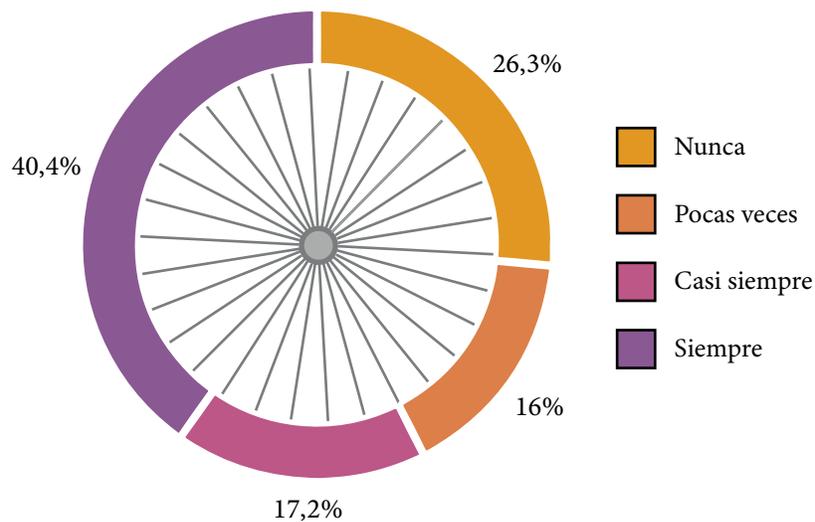
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

Al consultar respecto del uso de elementos reflectantes y/o de iluminación al desplazarse en bicicleta, un 48,3% de quienes responden dicen hacerlo en todo momento, mientras un 32,3% los usa casi siempre. En suma, un 80,6% usa alguno de estos elementos de forma recurrente, contribuyendo a su visibilidad en las calles, principalmente en horas de poca luz. De forma contraria, un 13,2% usa este tipo de implementos de iluminación pocas veces, mientras un 6,3% no los usa nunca.

Resultados

Gráfico 1.3

¿Qué tan seguido portas un kit de reparación al desplazarte en bicicleta?



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

Además de los elementos de seguridad más comunes, es necesario consultar por la posesión de elementos de reparación básicos al momento de moverse en bicicleta (llaves, parches, bombín, entre otros), los que muchas veces pueden ayudar en situaciones de emergencias mecánicas.

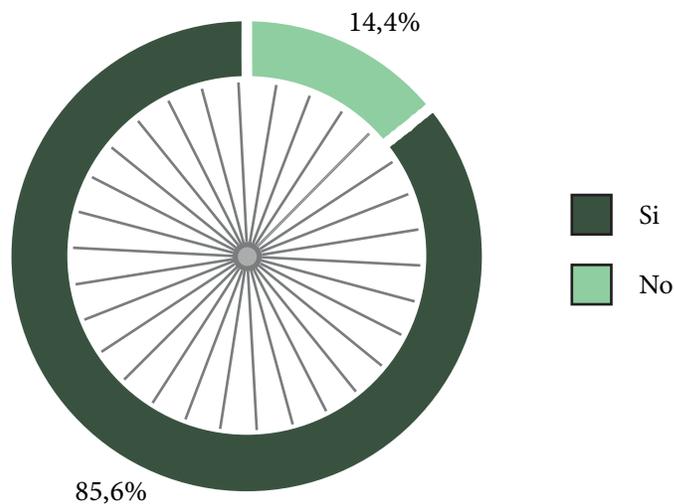
En este sentido, un 40,4% de las personas encuestadas suele contar con un kit de reparación en todo momento, mientras un 17,2% los lleva consigo casi siempre. En la vereda opuesta, un 16% los lleva pocas veces y un 26,3% no lo hace nunca.

Resultados

Principales problemáticas

Gráfico 2

¿Has sufrido algún problema, percance o emergencia al desplazarte en bicicleta?



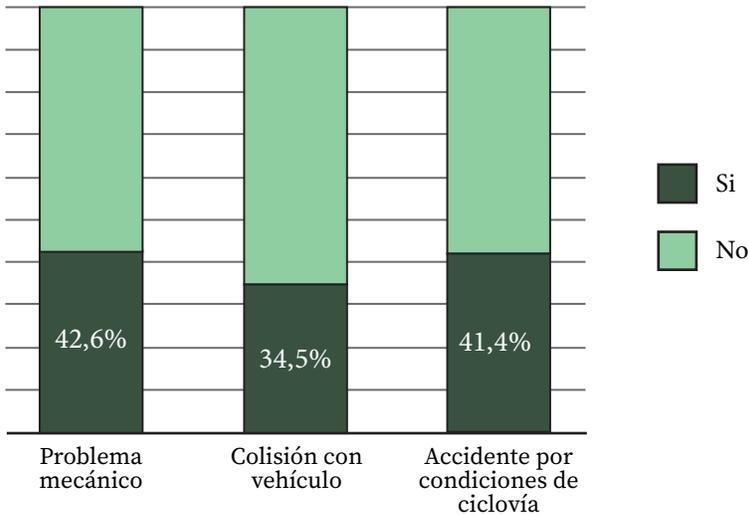
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

En términos generales, un 85,6% de las personas encuestadas afirma haber sufrido algún tipo de problema al desplazarse en bicicleta. Estos refieren a emergencias mecánicas, accidentes por las condiciones de las ciclovías o por colisión con algún vehículo motorizado, además de ser víctima de alguna forma de maltrato o acoso al pedalear. En menor medida también se han indicado otros percances, como ataques de perros, accidentes con peatones u otras/os ciclistas, las que no se incluyen debido a su baja frecuencia. A priori, estos datos son preocupantes, ya que según lo indicado, las condiciones en que hoy se desarrolla la movilidad en ciclos son deficientes, posibilitando la ocurrencia de una serie de complicaciones que obstaculizan el normal desplazamiento de la población usuaria de bicicleta.

Resultados

Gráfico 2.1

Tipo de problema, percance o emergencia



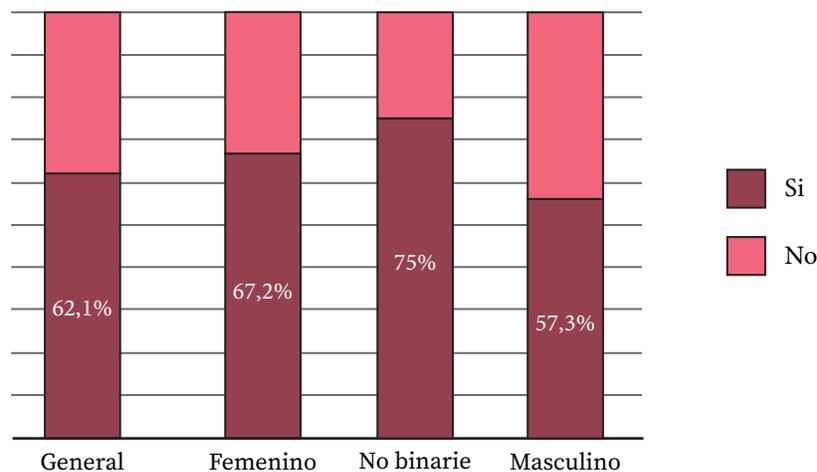
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

Al consultar por las situaciones particulares que generan algún tipo de complejidad o problema al desplazarse en bicicleta, un 42,6% de quienes responden afirman haber tenido algún tipo de problema mecánico en su bicicleta, un 34,5% dice haber sufrido un accidente por colisión con un vehículo motorizado, mientras un 41,4% ha experimentado algún tipo de percance producto de las condiciones de las ciclovías (eventos, falta de mantenimiento, elementos cortopunzantes sobre la superficie, etc.). En general, estos problemas plantean un desafío en torno al monitoreo de las condiciones generales en que se lleva a cabo el desplazamiento en bicicleta en la región, a fin de desarrollar programas de mejoramiento atinentes a las necesidades de la comunidad usuaria.

Resultados

Gráfico 2.2

¿Has sido víctima de alguna forma de maltrato y/o acoso al desplazarte en bicicleta, por parte de un usuario/a de vehículo motorizado?



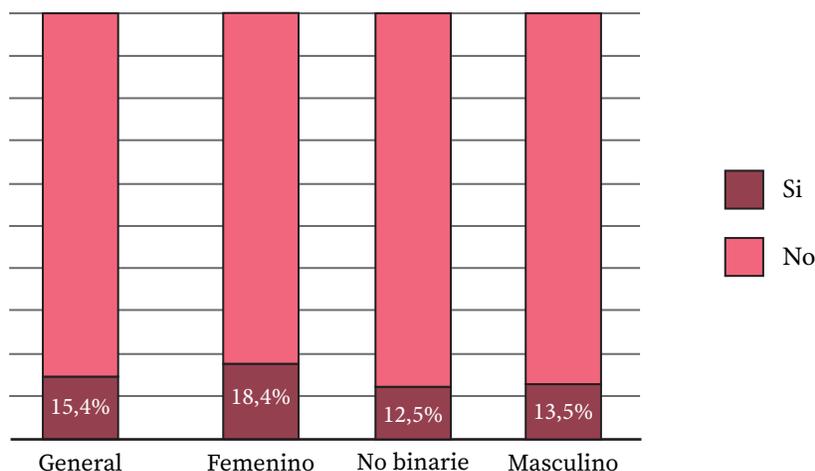
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

Un 62,1% de las personas encuestadas afirma haber sufrido malos tratos o acoso por parte de un usuario de vehículo motorizado, ya sea particular o público, al desplazarse en bicicleta por la Región Metropolitana. Al desglosar por género, podemos dar cuenta de que quienes más se han visto expuestas a estas formas de violencia son quienes se identifican con el género femenino y personas no-binarias, con un 67,2% y 75% respectivamente. Por otra parte, el 57% de quienes se identifican con el género masculino reportan haber experimentado alguna de estas situaciones.

Resultados

Gráfico 2.3

¿Has sido víctima de alguna forma de maltrato y/o acoso al desplazarte en bicicleta, por parte de un usuario/a de bicicleta?



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

Cuando preguntamos por situaciones de maltrato o acoso por parte de otro/a ciclista el porcentaje de personas violentadas disminuye considerablemente. En general, un 15,4% de las personas encuestadas manifiesta haber sido víctima de alguna de las situaciones anteriormente mencionadas, lo que representa una diferencia de -47 puntos porcentuales frente a quienes dicen haber sufrido este tipo de violencia por parte de usuarios de vehículos motorizados, aproximadamente.

Nuevamente, al desglosar por género, nos damos cuenta de que son las personas que se identifican con el género femenino (18,4%) quienes son mayoritariamente violentadas al desplazarse en bicicleta por la Región Metropolitana. Por otra parte, un 12,5% de quienes se identifican como personas no-binaries reporta haber sufrido alguna de estas situaciones por parte de otro/a ciclista, misma situación que ha experimentado el 13,5% de quienes se identifican con el género masculino.

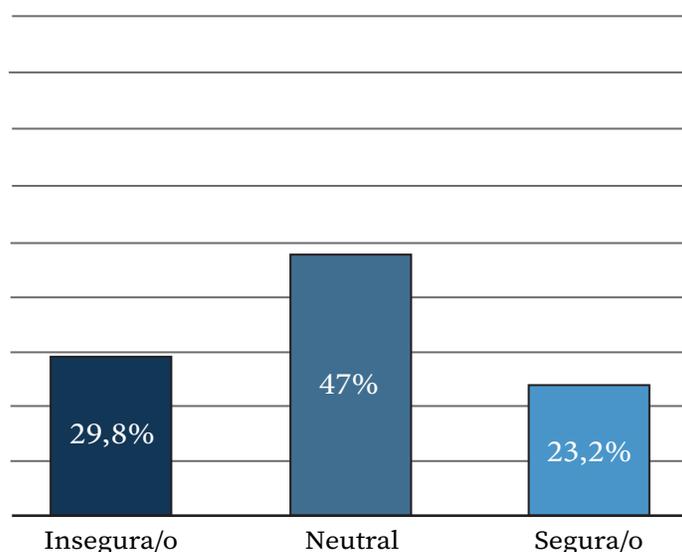
Resultados

Fuentes de inseguridad

Al desplazarse en bicicleta, las y los usuarios reconocen diversas fuentes de inseguridad. Principalmente, se reconoce a las condiciones físicas y el estado de la infraestructura para la movilidad en ciclos, y la convivencia con otros usuarios, usuarias y modos de transporte como las principales fuentes de preocupación.

Gráfico 3

¿Qué tan segura/o te sientes al desplazarte en bicicleta?
Respecto de las condiciones de rutas y ciclovías



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

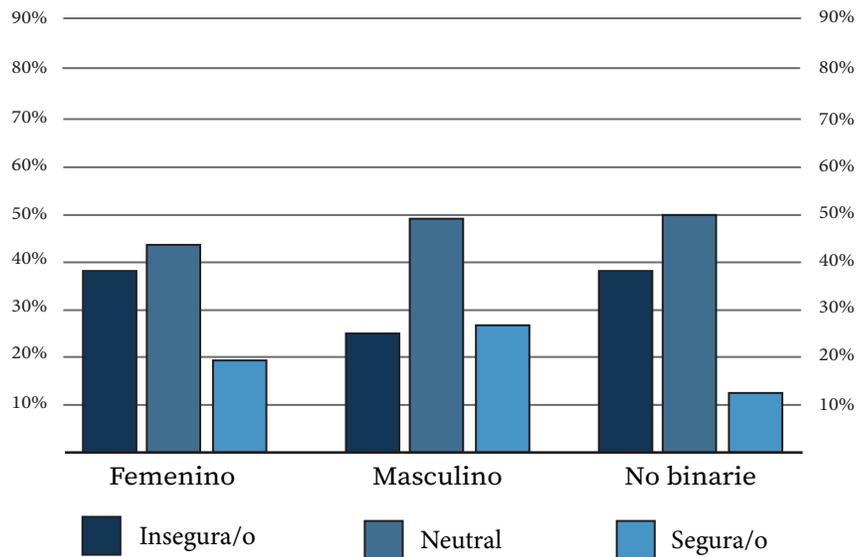
De forma general, un 29,8% de las y los encuestados/as dicen sentirse inseguras/os respecto de las condiciones físicas en que se encuentran las ciclovías y/o las rutas por las cuales se desplazan en bicicleta. Por el contrario, un 23,2% de las mismas afirman sentirse seguras/os, mientras un 47% se muestra neutral. Tal como indica el gráfico 3, existe una pequeña tendencia hacia la inseguridad, en términos generales, sin embargo hace falta desagregar los datos para poder alzar un análisis más profundo.

Resultados

Gráfico 3.1

¿Qué tan segura/o te sientes al desplazarte en bicicleta?
Respecto de las condiciones de rutas y ciclovías

Según género



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

Al desagregar nuestros datos según el género de las personas encuestadas, podemos ver que quienes se identifican con el género masculino presentan una tendencia hacia una menor sensación de inseguridad (24,7%) y una mayor sensación de seguridad, la que reporta el 26,4% de los encuestados. Por otra parte, porcentajes similares de personas que se identifican con el género femenino o no-binaria dicen sentirse inseguras/es, con un 37,6% y 37,5% respectivamente. Al revisar los porcentajes de la categoría de quienes dicen sentirse seguras/es, nuevamente podemos apreciar una tendencia menor a la reportada por personas de género masculino. En este sentido, un 19,2% de las personas de género femenino, y un 12,5% de personas no-binarias encuestadas afirman sentirse seguras al desplazarse en bicicleta, respecto de las condiciones generales de las rutas y/o ciclovías, lo que marca una diferencia de -7,6 y -13,9 puntos porcentuales respectivamente.

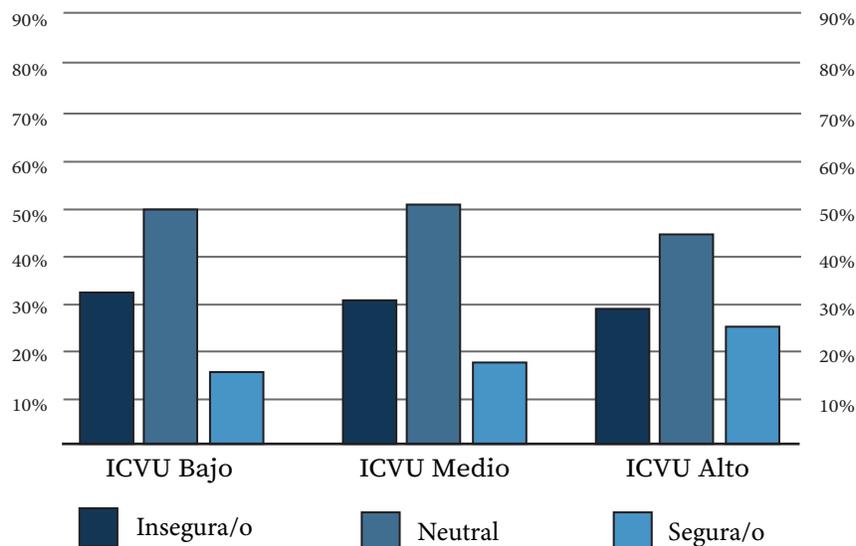
Resultados

Al desplazarnos en bicicleta, es posible notar diferencias en las condiciones generales que las comunas ofrecen en términos de ciclo-inclusión. Si bien el factor económico aparece como un elemento fundamental de esta diferenciación, no es el único a considerar, de modo que se necesita generar un análisis que integre otras variables. Es por ello que en esta ocasión nos apoyamos en los datos del Índice de Calidad de Vida Urbana 2021 (ICVU), desarrollado por el Instituto de Estudios Urbano-Territoriales de la UC (IEUT UC), el cual puntúa la calidad de vida de las comunas de Chile según una serie de variables que sirven a nuestro análisis¹.

Gráfico 3.2

¿Qué tan segura/o te sientes al desplazarte en bicicleta? Respecto de las condiciones de rutas y ciclovías

Según Índice de Calidad de Vida Urbana IEUT UC 2020



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

Al cruzar nuestros datos con el ICVU 2020 podemos ver que la sensación de seguridad de quienes se desplazan en bicicleta, respecto de las condiciones de las rutas y ciclovías, aumenta en proporción directa a la puntuación de ICVU (16% - 17,7% - 26% respectivamente), a la vez que la sensación de inseguridad disminuye levemente (32,3% - 30,9% - 29,3%). En este sentido es posible afirmar que la

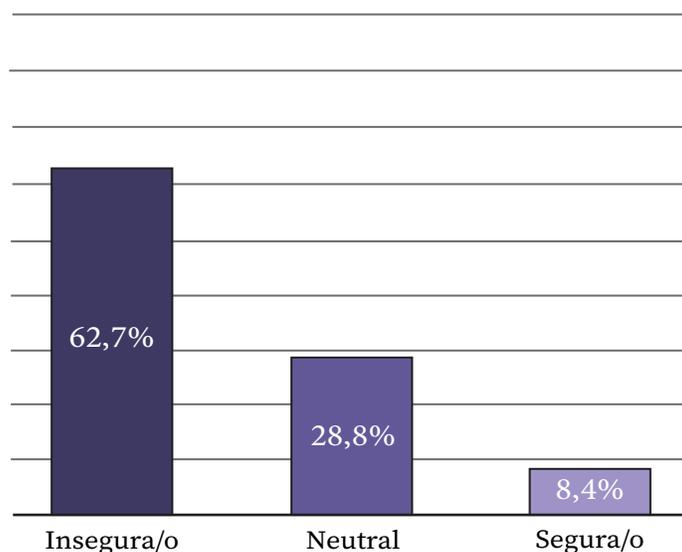
1. Mayor información respecto a la composición del índice y las puntuaciones de las comunas puede ser consultada en <https://estudiosurbanos.uc.cl/documento/indice-de-calidad-de-vida-urbana-icvu-2021/>

Resultados

percepción general de inseguridad disminuye en la medida que el nivel de calidad de vida urbana aumenta.

Gráfico 4

¿Qué tan segura/o te sientes al desplazarte en bicicleta?
Respecto de la convivencia con otras/os usuarias/os y modos de transporte



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

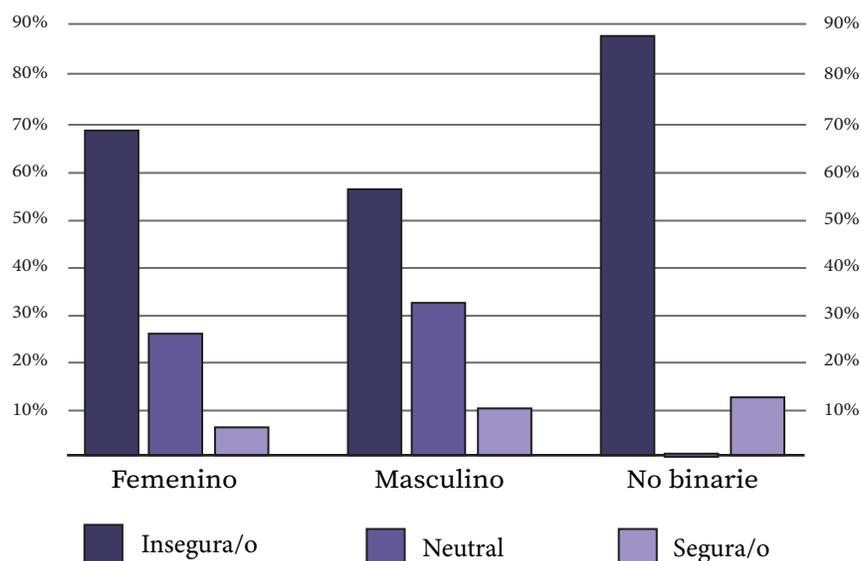
Sabemos que uno de los factores que genera mayor preocupación y estrés al momento de desplazarse en bicicleta refiere a la convivencia con otras personas que se desplazan por las calles (peatones, otros ciclistas y principalmente usuarios y usuarias de vehículos motorizados y conductores de transporte público).

Al consultar por la sensación de (in)seguridad en referencia a otros/as usuarios/as y modos de transporte, un 62,7% de las personas encuestadas dicen sentirse inseguras, mientras tan sólo un 8,4% afirma sentirse seguras, al desplazarse el bicicleta. Un 28,8% por otra parte, se muestran neutrales.

Resultados

Gráfico 4.1

¿Qué tan segura/o te sientes al desplazarte en bicicleta?
Respecto de la convivencia con otras/os usuarias/os y modos de transporte
Según género



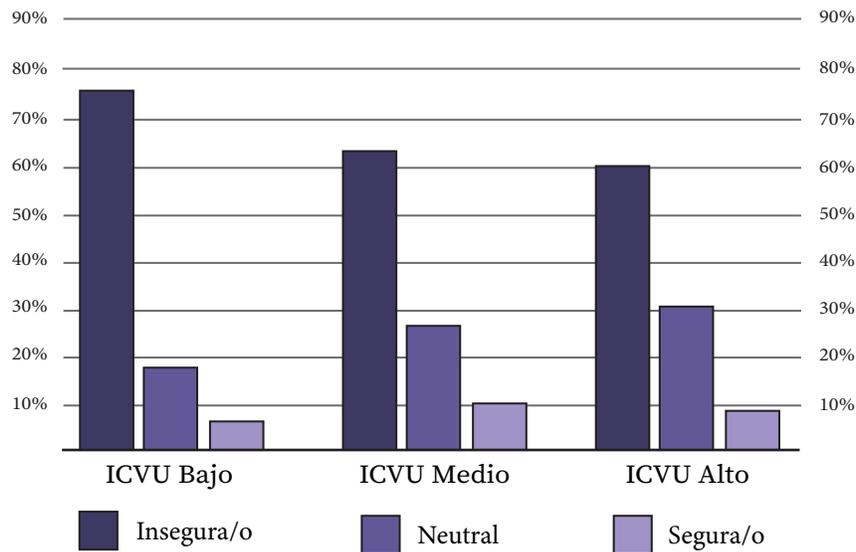
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

Al hablar de la sensación de (in)seguridad en referencia a un otro, la variable de género toma central importancia. Sabemos que en el espacio público son mayoritariamente las mujeres y disidencias quienes son vulneradas y que, por tanto, presentan una mayor sensación de inseguridad. Al desagregar nuestros datos es posible notar que quienes se identifican con el género femenino y personas no-binarias presentan altos niveles de inseguridad, con un 68% y un 87,5% respectivamente. Por otra parte, un 57,3% de quienes se identifican con el género masculino dicen sentirse inseguros respecto a la convivencia con otros/as usuarios/as y modos de transporte. Esta tendencia se mantiene al notar que un mayor porcentaje de personas de género masculino afirman sentirse seguros, con un 10,7%, frente al 5,6% de personas de género femenino y el 12,5% de personas no-binarias.

Resultados

Gráfico 4.2

¿Qué tan segura/o te sientes al desplazarte en bicicleta?
Respecto de la convivencia con otras/os usuarias/os y modos de transporte
Según Índice de Calidad de Vida Urbana IEUT UC 2020



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta de movilidad ciclista RM 2021

En la medida en que el ICVU integra una serie de dimensiones, entre las que se toman en cuenta las condiciones socioculturales, de entorno y de conectividad y movilidad; hemos realizado un cruce con nuestros datos, a fin de profundizar en las diferencias entre comunas. De esta manera, podemos observar que la sensación de inseguridad se relaciona de manera inversamente proporcional al aumento de la puntuación del ICVU, es decir, el porcentaje de personas que se sienten inseguras respecto de la convivencia con otros/as usuarios/as y modos de transporte, al desplazarse en bicicleta, tiende a disminuir a medida que la puntuación de ICVU comunal aumenta. Así, y tal como indica el gráfico 4.2, un 76,4% de las personas provenientes de comunas con un ICVU bajo dicen sentirse inseguras, misma sensación que reporta un 63,2% de personas provenientes de comunas de ICVU medio, y un 60,5% de personas de comunas de ICVU alto.

Reflexiones finales

Sin lugar a dudas las discusiones y propuestas en torno a la movilidad en ciclos apenas comienzan. Y es que, la bicicleta y otras formas de movilidad activa toman vital importancia en un mundo que se enfrenta de forma abrupta al colapso ambiental, de manera que las alternativas no contaminantes de movilidad y transporte son vistas como las más idóneas de ser desarrolladas, fomentadas e implementadas. En este sentido, las etapas de planificación se vuelven centrales, en la medida en que hoy por hoy existen una serie de obstaculizadores que impactan negativamente en la calidad de la experiencia que supone moverse activamente en la ciudad, desincentivando la masificación de formas alternativas al automóvil particular. Esta encuesta y este informe buscan ser un primer insumo para pensar en ciudades modernas, que abracen la multimodalidad e intermodalidad, y en donde quienes elijan moverse de forma alternativa no carguen con una incertidumbre constante al desarrollar su movilidad cotidiana.

En términos del uso general de elementos de seguridad podemos concluir que existe una cultura de la protección personal bastante desarrollada, sin embargo se debe avanzar en su masificación, al igual que en procesos de reconocimiento de la mecánica general de bicicleta y porte de elementos de reparación. Respecto de las problemáticas y preocupaciones de la comunidad usuaria de bicicletas, resulta preocupante la cantidad de personas que afirman haber sufrido algún tipo de percance, situación problemática o emergencia, al desplazarse por las calles de la Región Metropolitana. En este sentido, cobra importancia el desarrollo de instancias de educación para la convivencia vial y campañas de prevención, a fin de reducir la cantidad de accidentes producto de conductas imprudentes en las calles.

En línea con estudios recientes en materia de percepción de seguridad y victimización en áreas urbanas, nuestros datos muestran que son las personas de género femenino y personas no-binarias quienes sufren mayoritariamente situaciones de acoso o malos tratos, principalmente por parte de usuarios de vehículos motorizados. Estas situaciones de violencia urbana causan impacto en la percepción de inseguridad de las mismas, desincentivando el uso de formas de movilidad alternativas y, en suma, coartando las posibilidades objetivas de desplazarse y acceder a la ciudad. En este sentido se vuelve fundamental generar campañas para poner un alto a este tipo de conductas nocivas, a fin de propiciar las condiciones necesarias para una movilidad inclusiva y segura.

Desde una perspectiva interseccional, podemos dar cuenta de que no sólo el factor de género devela desigualdades, sino que además el factor socioeconómico se alza como una variable que muestra diferencias respecto de la sensación de inseguridad de usuarias y usuarios de la bicicleta. En este sentido, los datos muestran que la sensación de inseguridad general aumenta en la medida que la calidad de vida urbana de las comunas desciende, principalmente respecto a la interacción y convivencia con otros/as usuarios/as y modos de transporte. Considerando lo anterior, creemos que es necesario profundizar en la experiencia de movilidad poniendo foco en las particularidades del desplazamiento de mujeres y disidencias provenientes de comunas con precariedades respecto a la infraestructura para la ciclo-inclusión, con el fin de generar programas y políticas públicas que contribuyan realmente, y de forma certera al mejoramiento de las condiciones en que hoy se desarrolla la movilidad activa y alternativa al automóvil particular. En este sentido se vuelve central desarrollar iniciativas para incentivar el uso de la bicicleta y otros ciclos, además de posibilitar un acceso universal a la ciudad, donde todos, todas y todes podamos movernos de forma segura, cómoda y sostenible.

EQUIPO

Coordinación Metodológica

Cristián Romero Guzmán
Camila Valdés Toloza
Ámbar Morales Ahumada

Texto

Cristián Romero Guzmán

Edición

Diego García Guerra
Ignacio Abé Castro

Diseño

Diego Cervantes Hernández
Matías Jiménez Antillanca

Corporación Pedaleable ONG
María Luisa Santander 0443, Providencia
Email: contacto@pedaleable.org

Se permite la reproducción total o parcial del contenido expuesto en este informe, con la debida aprobación y permiso de Corporación Pedaleable ONG.

Providencia, 2021.



PEDALEABLE