

Ciclismo urbano femenino en Santiago: afectos, agencia y derecho a la ciudad

Women's Urban Cycling in Santiago: Affect, Agency, and the Right to the City

¹Alejandra Valdes Marinkovic

RESUMEN

Este artículo analiza cómo las mujeres jóvenes que pedalean en Santiago experimentan, significan y habitan la ciudad desde sus afectos. Aunque la literatura sobre bicimovilidad femenina se ha centrado principalmente en riesgos, barreras y violencias, este estudio explora las dimensiones positivas que sostiene el pedaleo en entornos urbanos percibidos como hostiles. A partir de un enfoque cualitativo interpretativo y fenomenológico, y mediante entrevistas en profundidad y fotovoz, se examinan las experiencias encarnadas de diez ciclistas jóvenes. El análisis revela cuatro núcleos afectivos —libertad, goce, calma y autoconfianza— que permiten comprender cómo las emociones orientan decisiones de movilidad, producen bienestar y habilitan formas de presencia urbana que desafían imaginarios y prácticas androcéntricas. Estos afectos no solo contrapesan el miedo, sino que reconfiguran la relación entre cuerpo y ciudad, transformando trayectos cotidianos en espacios de agencia, autocuidado y derecho a la ciudad. Los hallazgos muestran que la movilidad ciclista femenina constituye una práctica política que combina resistencia, placer y cuidado, y que el diseño urbano debiera incorporar dimensiones afectivas, sensoriales y corporales para promover movildades más justas, inclusivas y emocionalmente sostenibles.

Palabras clave

movilidad urbana; género; afectos; ciclismo urbano; derecho a la ciudad

ABSTRACT

This article examines how young women cyclists in Santiago experience, interpret, and inhabit the city through their affective relations. While existing research on women's cycling has largely focused on risks, barriers, and forms of violence, this study explores the positive dimensions that sustain cycling in urban environments perceived as hostile. Drawing on a qualitative, interpretive, and phenomenological approach, and using in-depth interviews and photovoice, the study analyzes the embodied experiences of ten young women cyclists. The findings reveal four affective nodes —freedom, pleasure, calm, and self-confidence— that shape mobility decisions, generate wellbeing, and enable forms of urban presence that challenge androcentric imaginaries and practices. These affects not only counterbalance fear but also reconfigure the relationship between body and city, turning everyday routes into spaces of agency, self-care, and claims to the right to the city. The results show that women's urban cycling constitutes a political practice that combines resistance, pleasure, and care, and highlight the need for urban design approaches that incorporate affective, sensory, and embodied dimensions to foster more just, inclusive, and emotionally sustainable mobilities.

Keywords

urban mobility; gender; affect; cycling; right to the city

En las ciudades latinoamericanas, caracterizadas por profundas desigualdades socioespaciales, la movilidad continúa estando atravesada por brechas de género que limitan el acceso, la seguridad y el derecho a la ciudad de las habitantes (Fenster, 2005; Kern, 2020). Santiago de Chile no es la excepción. Si bien el uso de la bicicleta ha aumentado en la última década, las mujeres siguen pedaleando menos que los hombres y enfrentan múltiples barreras para hacerlo, incluyendo la inseguridad, el acoso callejero y la percepción constante de un riesgo urbano que moldea sus trayectos y decisiones (Programa de Vialidad y Transporte Urbano, 2014; Flores et al., 2015; Pérez y Gregorio, 2020). Sin embargo, estas desigualdades no se expresan únicamente en amenazas concretas, sino también en imaginarios urbanos y afectivos que configuran la ciudad como un espacio al que se pertenece de manera condicionada. Tal como señala la geografía feminista, las mujeres experimentan la urbe desde una sensación de no pertenencia y vulnerabilidad simbólica, derivada de normas, discursos y jerarquías que históricamente han limitado su presencia plena en el espacio público (Massey, 2013; McDowell, 1999). En este contexto, la bicicleta se convierte en una práctica particularmente compleja: una forma de movilidad que ofrece autonomía y bienestar, pero que a la vez activa tensiones derivadas del género y del entorno.

Aunque la literatura sobre la bicimovilidad femenina ha avanzado en el análisis de las desigualdades que enfrentan las mujeres al desplazarse por la ciudad, la mayor parte de estos estudios se ha centrado en documentar barreras, riesgos y violencias (Garrard, 2003; Lubitow, 2017).

Este predominio del enfoque deficitario ha dejado menos exploradas las dimensiones afectivas y las experiencias positivas que emergen del uso cotidiano de la bicicleta. En consecuencia, persiste una brecha respecto de cómo los afectos positivos sostienen e impulsan la práctica ciclista femenina y cómo estos afectos pueden iluminar formas alternativas de habitar y significar la ciudad. Esta investigación parte de una pregunta distinta: ¿Qué emociones y significados emergen cuando las mujeres pedalean en contextos urbanos hostiles, y cómo esas experiencias iluminan nuevas formas de diseñar la ciudad?

El objetivo de la presente investigación es analizar las emociones y significados que se manifiestan en el ciclismo urbano femenino en Santiago y de qué manera estas vivencias pueden orientar el diseño urbano.

La investigación adopta una perspectiva feminista y afectiva que integra aportes de la geografía feminista (Garrard, 2003; Lubitow, 2017), la epistemología del conocimiento situado (Haraway, 2000) y el giro afectivo en los estudios urbanos (Ahmed, 2015; Anderson, 2016). Desde este marco, el estudio se centra en las experiencias encarnadas de ciclistas jóvenes y en cómo, a través del pedaleo, producen bienestar, autocuidado y ejercer derecho a la ciudad.

MARCO TEÓRICO

Autores como Massey (2013) y Harvey (2010) sostienen que el espacio urbano no es un escenario neutro, sino una construcción social en permanente transformación, donde se inscriben y reproducen jerarquías de clase, género y demás estructuras sociales. La ciudad, como materialización de estas relaciones, se estructura históricamente desde una mirada masculina que define usos del tiempo, pautas de movilidad y criterios de seguridad (McDowell, 1999; Kern, 2020).

Estas limitaciones no solo restringen el desplazamiento físico, sino que incluyen la posibilidad de apropiarse simbólicamente de la ciudad, configurando así una vulneración del derecho a la ciudad. Aquí se introduce una reinterpretación feminista de Lefebvre (2020), propuesta por Pérez y Gregorio (2020), que enfatiza cómo las desigualdades de género condicionan la presencia, la circulación y la pertenencia urbana. Desde esta perspectiva, la geografía feminista permite repensar el movimiento no solo como transporte, sino como una práctica política de ocupación y disputa del espacio urbano.

En coherencia con las experiencias relatadas, el giro afectivo ofrece un marco analítico pertinente para comprender la movilidad urbana desde las emociones. Este enfoque sostiene que los afectos no son estados internos ni individuales, sino fuerzas relacionales que orientan cuerpos,

prácticas y formas de habitar la ciudad, circulando entre personas, objetos y entornos (Anderson, 2016; Ahmed, 2015). En contextos donde la movilidad femenina ha sido históricamente leída desde el riesgo, los afectos positivos adquieren un rol central como fuerzas que sostienen la práctica del pedaleo y reconfiguran la agencia en territorios percibidos como hostiles.

Finalmente, desde el enfoque del embodiment, el cuerpo es entendido como el punto de partida de la experiencia espacial y un medio activo de percepción y conocimiento del entorno urbano (Merleau-Ponty, 2010; Csordas, 1999). Desde el feminismo, Rich (2001) complementa esta mirada al concebir el cuerpo como una posición política y epistemológica situada, desde la cual se produce y se interpreta la experiencia urbana. La movilidad, no constituye un mero desplazamiento físico, sino una práctica encarnada mediante la cual los sujetos interpretan, aprenden y negocian la ciudad. El caso del ciclismo ha sido descrito como una forma de conocimiento empírico, donde la diada cuerpo-bicicleta configura una atención particular al entorno y a los ritmos urbanos (Spinney, 2009).

METODOLOGÍA

La investigación adopta un diseño cualitativo de carácter interpretativo y fenomenológico, adecuado para indagar en experiencias encarnadas, afectos y significados asociados a la movilidad ciclista. El enfoque se articula con una epistemología feminista y del conocimiento situado (Haraway, 2000), que reconoce que toda producción de conocimiento es parcial y situada. En coherencia con ello, se explicita la posición de la investigadora como mujer joven, ciclista habitual y habitante de Santiago, condición que influyó tanto en la interpretación del fenómeno como en la construcción de confianza con las participantes (Denzin y Lincoln, 2012).

El estudio se desarrolló con 10 mujeres ciclistas de Santiago, de entre 18 y 29 años, seleccionadas mediante muestreo intencional y estrategia de bola de nieve (Parker et al., 2019). Los criterios de inclusión consideraron identificación de género femenino, de 18-29 años, uso habitual de la bicicleta y movilidad autónoma. El tamaño muestral respondió al criterio de saturación teórica, entendida como el punto en que los datos dejan de aportar nuevas dimensiones analíticas relevantes (Glaser y Strauss, 2017).

La producción de datos combinó 10 entrevistas en profundidad y metodología de fotovoz -5 recorridos en total-, permitiendo articular dimensiones narrativas, corporales y afectivas de la experiencia ciclista. En primer lugar, se realizaron entrevistas en profundidad (Rutledge y Hogg, 2020), orientadas a explorar emociones, significados y prácticas

asociadas al pedaleo cotidiano. Posteriormente, las participantes registraron su trayecto habitual mediante videos tomados con cámaras instaladas en el casco, para luego analizar en conjunto la grabación, en formato entrevista. Esta estrategia facilitó el acceso a dimensiones encarnadas y situadas de la movilidad urbana (Spinney, 2011; Martínez et al., 2018). El material visual fue revisado junto a cada participante en una entrevista breve posterior, funcionando como disparador narrativo y reflexivo.

El análisis de la información se desarrolló de manera inductiva y progresiva, inspirado en los principios de la teoría fundamentada (Saldaña, 2021). En una primera etapa se realizó una codificación abierta de las entrevistas y del material visual, identificando unidades de significado. Posteriormente, estos códigos iniciales fueron articulados mediante un proceso de codificación axial, que permitió establecer relaciones entre emociones, prácticas de movilidad y contextos urbanos específicos, avanzando hacia categorías analíticas más amplias. A partir de este proceso se consolidaron núcleos afectivos transversales que estructuran la experiencia de la movilidad ciclista femenina. Todo el análisis fue apoyado por el software Atlas.ti 9, que facilitó la organización de códigos.

En términos éticos, se obtuvo consentimiento informado, se resguardó el anonimato, manejo cuidadoso del material y se garantizó la posibilidad de retiro voluntario. El estudio se condujo bajo principios de ética feminista.

Figura 1

Camión adelantando extremadamente cerca, generando ambiente hostil



Nota: Elaboración propia.

RESULTADOS

El análisis de las entrevistas y recorridos de fotovoz permitieron identificar un conjunto de experiencias afectivas que estructuran la práctica cotidiana de pedalear en la ciudad. Al igual que propone Ahmed (2015), lejos de reducirse a una actividad funcional o deportiva, el uso de la bicicleta se configura como una práctica encarnada de autocuidado que produce bienestar, sentido de agencia y modos de habitar la urbe que desafían los patrones hegemónicos de movilidad, aportando claves para pensar cómo diseñar ciudades más sensibles a las emociones.

Del proceso de codificación emergieron cuatro núcleos afectivos: libertad, goce, calma y autoconfianza, los que sostienen la continuidad del hábito ciclista en contextos urbanos percibidos como hostiles. Es relevante aclarar que estos afectos positivos no niegan la existencia del riesgo (Figura 1).

Los afectos positivos tampoco quitan la sensación del miedo, especialmente en situaciones de acoso (Figura 2), pero operan como contrapesos que reequilibran, impulsan y reconfiguran la experiencia de movilidad, permitiendo la persistencia de la práctica en un ambiente hostil.

Figura 2

Varón acosando sexualmente a participante, generando ambiente hostil



Nota: Elaboración propia.

El primer núcleo afectivo corresponde a la libertad. Los hallazgos muestran que la experiencia de libertad no es una categoría abstracta, sino un sentimiento situado que reorganiza la relación entre cuerpo y ciudad. De esta manera, 7 de las 10 participantes afirmaron sentirse libres al andar en bicicleta y, como describe Elisa, “es algo que puedo hacer sola... Me siento muy libre, muy independiente andando en bici” (Comunicación personal, 7 de noviembre 2023).

Este núcleo se compone de dos ejes: uno práctico, constituido por elegir rutas, detenerse cuando se desee (Figura 3), evitar aglomeraciones y no depender de horarios del transporte público; y uno emocional, asociado al ritmo propio, a la posibilidad de modificar el trayecto y a la espontaneidad del movimiento. Mayra lo resume al decir: “Es la independencia misma de poder hacer lo que sea... me da oportunidades que en otros medios no podría hacer” (Comunicación personal, 9 de noviembre 2023). Esta libertad cotidiana se articula directamente con el derecho a la ciudad entendido como apropiación temporal, emocional y simbólica del espacio urbano.

El segundo núcleo es el goce, que se constituye como una forma de resistencia afectiva. Las ciclistas destacan la conexión con el ambiente —como Isidora, para quien es fundamental sentir el sol y el viento en la cara— y la sensación de fluidez como un placer kinestésico que

Figura 3

Detención para ver perros jugar



Nota: Elaboración propia.

sostiene el deseo de pedalear. Igualmente, el pedaleo habilita el juego, el baile y el canto, que irrumpen en una cotidianeidad marcada por la exigencia y el estrés, convirtiéndose en una ventana de descanso y mejora de la vida diaria. Este goce no es únicamente sensorial: adquiere un carácter político al afirmar un cuerpo que ocupa el espacio público desde la vitalidad y no desde el miedo. Tal como señala Kern (2020), estas prácticas configuran microinsurgencias que desafían imaginarios urbanos dominados por la vulnerabilidad femenina.

Figura 4

Isidora disfrutando observar el sol entremedio de hojas



Nota: Elaboración propia.

El tercer núcleo, la calma, surge de la relación amable y coherente entre cuerpo, bicicleta y entorno (Figura 4). Las participantes describen pedalear como una forma de ordenar la cabeza, que disminuye la ansiedad y alivia el malestar emocional, funcionando como un tiempo propio. Patricia lo expresa así: “Me ayuda a estar conmigo, la paso bacán¹” (Comunicación personal, 5 de noviembre 2023). La calma igualmente emerge de saber que la bicicleta permite evitar o escapar de situaciones peligrosas: “Como que andando en bici me siento más segura que andando a pie, porque por último le puedo tirar la bici” (Comunicación personal, Josefa, 9 de noviembre 2023).

¹ Bacán: estupendo, excelente.

DISCUSIÓN

Los hallazgos de esta investigación muestran que el ciclismo urbano femenino no puede comprenderse únicamente como una modalidad de transporte, sino como una práctica socioespacial encarnada mediante la cual las mujeres reconfiguran su relación con la ciudad y ejercen el derecho a ella. Pedalear implica más que desplazarse entre puntos, supone habitar y apropiarse de la ciudad desde el cuerpo, los afectos y la experiencia. En este sentido, la bicimovilidad femenina emerge como un dispositivo de agencia que tensiona las jerarquías de género inscritas en la movilidad y en el espacio público, habilitando formas de presencia que combinan autonomía, bienestar y cuidado. Esta lectura se inscribe en una concepción feminista del derecho a la ciudad (Pérez y Gregorio, 2020), que desplaza su comprensión desde el acceso abstracto a los recursos urbanos hacia la posibilidad concreta de circular y sentirse parte de la ciudad en condiciones de dignidad y seguridad, (Figura 5).

Figura 5

Elección de calle en mal estado, pero tranquila, en búsqueda de autocuidado



Nota: Elaboración propia.

En coherencia con este planteamiento, los resultados dialogan con el giro afectivo, el cual propone que las emociones no son estados internos individuales, sino fuerzas relacionales que generan espacio y orientan prácticas, decisiones y modos de habitar la ciudad (Anderson, 2016; Ahmed, 2015). Desde esta perspectiva, afectos como la libertad, la calma o el goce reconfiguran la experiencia urbana, habilitando formas de presencia y agencia. Esto permite transformar atmósferas urbanas históricamente asociadas al miedo, la prohibición o el estrés en experiencias de bienestar y confianza.

Así, el pedaleo cotidiano se constituye como una práctica afectiva que produce ciudad, en la medida en que altera los imaginarios urbanos dominantes y logra abrir posibilidades de habitar que tensionan la planificación androcéntrica. Este hallazgo refuerza lo planteado por Kern (2020), quien sostiene que las prácticas femeninas de movilidad operan como microinsurgencias capaces de disputar las formas hegemónicas de uso y significación del espacio público.

En este marco, el bienestar producido en la bicimovilidad no opera como un efecto colateral del desplazamiento, sino como una condición activa que permite sostener la presencia de las mujeres en el espacio público, incluso en contextos urbanos percibidos como hostiles. La continuidad del pedaleo se explica no solo por la funcionalidad del modo de transporte, sino por la producción cotidiana de estados afectivos que fortalecen la confianza, la autonomía y el sentido de pertenencia urbana. Tal como plantea Fenster (2005), la pertenencia a la ciudad se construye a través de la acción cotidiana; en este sentido, pedalear constituye una forma concreta de encarnar ese derecho en movimiento.

Por otro lado, los resultados evidencian que el conocimiento urbano que se activa en la experiencia ciclista no es exclusivamente técnico o racional, sino también corporal y sensorial. Desde el enfoque del embodiment (Merleau-Ponty, 2010; Csordas, 1999), la diada cuerpo-bicicleta opera como un sistema perceptivo que aprende la ciudad a través del movimiento, la atención y la repetición cotidiana. Este saber práctico permite anticipar situaciones, adaptar trayectorias y regular la exposición al riesgo, generando progresivamente confianza

Figura 6
Josefa acelerando gracias a las buenas condiciones



Nota: Elaboración propia.

y autoconfianza. En este sentido, el cuerpo funciona como una forma de infraestructura encarnada que, mediante la calibración constante del movimiento, compensa parcialmente las carencias materiales del entorno urbano. Esta lectura cuestiona la tendencia de la planificación urbana a concebir la infraestructura ciclista exclusivamente desde la eficiencia del flujo, desatendiendo la experiencia sensorial y afectiva del desplazamiento (Spinney, 2009; Middleton, 2011).

Las prácticas de autocuidado observadas pueden interpretarse, siguiendo a Lorde (2017), como actos de autopreservación en contextos donde los discursos dominantes enfatizan el peligro y tienden a confinar a las mujeres al espacio privado (Butler et al., 2019). En este sentido, el autocuidado se configura como un acto de resistencia política. No obstante, el cuidado no se limita a una dimensión individual, como plantea Tronto (2020), se trata de una práctica social distribuida, lo que se expresa en estrategias colectivas tales como el acompañamiento entre ciclistas, el intercambio de información o la coordinación en desplazamientos grupales.

En línea con Jirón y Singh (2017), estas prácticas evidencian que el cuidado se activa en la movilidad y revela interdependencias que la planificación urbana tradicional tiende a invisibilizar. En este marco, el cuidado en compañía opera como una infraestructura afectiva y cognitiva que sostiene el ciclismo femenino, permitiendo su continuidad incluso en entornos percibidos como hostiles (Simone, 2018), (Figura 6).

Asimismo, los resultados muestran que el acto de pedalear produce un estado de atención sostenida, generando una sincronía entre cuerpo y entorno que permite a las ciclistas permanecer en el presente inmediato. Esta forma de conciencia corporal se aproxima a la noción de meditación activa propuesta por Kreimer (2013), entendida como una práctica de regulación emocional que ocurre en movimiento y se sostiene en la repetición cotidiana del trayecto. Este estado de presencia tiene un efecto prolongado —carry-over— sobre el ánimo y la concentración, contribuyendo a un bienestar que se extiende más allá del desplazamiento.

En este sentido, la bicimovilidad puede comprenderse como una forma de movilidad restaurativa (De Vos, 2018; Ma et al., 2021), capaz de contrarrestar el estrés y la sobrecarga propios del entorno urbano contemporáneo. Este efecto se ve reforzado por la interacción recursiva entre los núcleos afectivos identificados que operan de manera dinámica sosteniendo la continuidad del pedaleo.

Desde una perspectiva de planificación urbana, estos hallazgos invitan a repensar el diseño de la movilidad incorporando la experiencia emocional y encarnada del movimiento. Atributos tradicionalmente considerados secundarios, como la continuidad del trayecto, la

legibilidad del espacio o la calidad sensorial del entorno, influyen directamente en la posibilidad de experimentar bienestar durante el desplazamiento (Gehl, 2013; Montgomery, 2013). Estos elementos no constituyen lujos estéticos, sino componentes centrales del derecho a la ciudad en su dimensión sensorial y afectiva, especialmente para grupos históricamente excluidos del espacio público (Fenster, 2005; Kern, 2020).

En esta línea, Hoch (2006) advierte que planificar ignorando las emociones implica desconectarse de la experiencia real de quienes habitan la ciudad. Los resultados de este estudio muestran que la movilidad ciclista femenina produce saberes afectivos que debieran ser reconocidos como insumos legítimos de diseño urbano.

Finalmente, este estudio aporta a la literatura sobre movilidad justa al mostrar que los afectos positivos son componentes centrales que sostienen la continuidad del pedaleo femenino. Mientras investigaciones previas se han concentrado en riesgos y barreras (Garrard, 2003; Lubitow, 2017), los hallazgos presentados avanzan al evidenciar que la bicicleta también produce bienestar, agencia y pertenencia urbana. Con ello, se amplía el marco conceptual del ciclismo urbano femenino hacia una comprensión afectiva, situada y encarnada del derecho a la ciudad, mostrando que la justicia urbana no depende únicamente de la redistribución de recursos materiales, sino también del reconocimiento de los afectos y del cuidado como dimensiones urbanas legítimas.

CONCLUSIONES

La experiencia de las mujeres ciclistas jóvenes en Santiago muestra que la movilidad no puede comprenderse únicamente desde su dimensión funcional. Los afectos emergen como fuerzas centrales que sostienen la práctica del pedaleo y que configuran percepciones de pertenencia y modos de habitar la ciudad. Estas emociones constituyen un conocimiento situado que ilumina cómo se vive, se interpreta y se disputa el espacio urbano.

Los resultados evidencian que el bienestar no es un efecto secundario del desplazamiento, sino una condición que posibilita trayectos seguros, significativos y vivibles. La planificación urbana, por tanto, debe reconocer que la experiencia corporal y emocional de los habitantes es parte de la infraestructura que sostiene la movilidad cotidiana. Diseñar con enfoque de bienestar implica considerar la continuidad, legibilidad y calidad sensorial del entorno, así como las redes sociales y afectivas que acompañan y sostienen el viaje.

Este estudio demuestra que el ciclismo urbano femenino es también una práctica de agencia y de derecho a la ciudad: un modo de producir presencia, autonomía y cuidado en contextos urbanos adversos. Reconocer esta dimensión afectiva y encarnada permite avanzar hacia formas de movilidad más justas, sensibles y sostenibles, donde la ciudad se diseña no solo para moverse, sino para vivirla plenamente.

Finalmente, los cuatro núcleos afectivos identificados —libertad, calma, goce y autoconfianza— abren líneas relevantes para futuras investigaciones orientadas a profundizar la relación entre afectos, movilidad y políticas públicas urbanas. Estudios posteriores podrían explorar cómo estos afectos se ven potenciados o inhibidos por intervenciones específicas del entorno construido, tales como el diseño de ciclovías, la iluminación, la continuidad del trayecto o la presencia de comercio y bordes activos. Asimismo, ampliar el análisis a otros grupos, como personas mayores, disidencias sexuales o niñeces, permitiría avanzar hacia políticas de movilidad sensibles a la diversidad corporal y afectiva.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ahmed, S. (2015). *La política cultural de las emociones*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Aldred, R., Elliott, B., Woodcock, J., & Goodman, A. (2017). Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age. *Transport reviews*, 37(1), 29-55.
- Anderson, B. (2016). Neoliberal affects. *Progress in Human Geography*, 40(6), 734-753.
- Bernasconi, O., & Tham, M. (2016). Un enfoque praxiográfico a la bici-movilidad en santiago de chile.el ciclismo urbano como un logro colectivo. *Revista de Antropología Experimental*, 16, 88- 110.
- Butler, B. Gerlo, J., & Vitale Ruiz, A. (2019). *Ciudades desde una mirada feminista*. Universidad Torcuato di Tella.
- Csordas, T. (1999). Embodiment and cultural phenomenology. En Weiss, G. & Haber, H (Ed.) *Perspectives on Embodimen The Intersections of Nature and Culture*. (pp. 142-162). Routledge.
- De Vos, J. (2018). Towards happy and healthy travellers: A research agenda. *Journal of Transport & Health*, 11, 80-85.
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2012). *El campo de la investigación cualitativa: Manual de investigación cualitativa*. Vol. I (Vol. 1). Gedisa editorial.
- Fenster, T. (2005). The right to the gendered city: Different formations of belonging in everyday life. *Journal of gender studies*, 14(3), 217-231.
- Flores, R. A., Taddia, A. P., Pardo, C., & Lleras, N. (2015). *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta*. <https://doi.org/10.18235/0006073>
- Garrard, J. (2003). Healthy revolutions: promoting cycling among women. *Health promotion journal of Australia*, 14(3), 213-215.
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Island press.
- Glaser, B., & Strauss, A. (2017). *Discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research*. Routledge.
- Haraway, D. (2000). A cyborg manifesto: Science, technology, and socialist-feminism in the late twentieth century. In *Posthumanism* (pp. 69-84). Palgrave.
- Harvey, D. (2010). *Social justice and the city* (Vol. 1). University of Georgia press.
- Hoch, C. (2006). Emotions and planning. *Planning Theory & Practice*, 7(4), 367-382.

- Jirón, P., & Singh, D. Z. (2017). Dossier. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista transporte y territorio*, (16), 1-8.
- Kern, L. (2020). *Ciudad feminista, la lucha por el espacio en un mundo diseñado por hombres*. Ediciones Godot.
- Kreimer, J. (2013). *Bici-zen: Ciclismo Urbano Como Meditación*. Editorial Kairos.
- Lefebvre, H. (2020). *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing Libros.
- Lorde, A. (2017). *A burst of light: And other essays*. Courier Dover Publications.
- Lubitow, A. (2017). *Narratives of Marginalized Cyclists: Understanding Obstacles to Utilitarian Cycling Among Women and Minorities in Portland, Oregon*. Portland State University.
- Ma, L., Ye, R., & Wang, H. (2021). Exploring the causal effects of bicycling for transportation on mental health. *Transportation research part D: transport and environment*, 93, 102773.
- Martínez, A., Prado, C. & Tapia, C. (2018). Una relectura de fotovoz como herramienta metodológica para la investigación social participativa desde una perspectiva feminista. *EMPIRIA. Revista de Metodología de las Ciencias Sociales*, (41), 157-185.
- Massey, D. (2013). *Space, place and gender*. John Wiley & Sons.
- McDowell, L. (1999). *Gender, identity and place: Understanding feminist geographies*. University of Minnesota Press.
- Merleau-Ponty, M. (2010). *Phenomenology of Perception* (D. Landes, Trans.; 1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203720714>
- Middleton, J. (2011). Walking in the city: The geographies of everyday pedestrian practices. *Geography Compass*, 5(2), 90-105.
- Montgomery, C. (2013). *Happy city: Transforming our lives through urban design*. Penguin UK.
- Parker, C., Scott, S., & Geddes, A. (2019). Snowball sampling. *SAGE research methods foundations*.
- Pérez, P., & Gregorio, C. (2020). El derecho a la ciudad desde la etnografía feminista: politizar emociones y resistencias en el espacio urbano. *Revista INVI*, 35(99), 1-33. <https://doi.org/10.4067/S0718-8358202000020000>
- Programa de Vialidad y Transporte Urbano, Subsecretaria de transportes. (2014). Encuesta origen-destino de viajes en Santiago.
- Rich, A. (2001). *Apuntes para una política de la posición en: Rich, A. (Ed.). Sangre, pan y poesía. Prosa escogida: 1979-1985*. (p. 207). Icaria.
- Rutledge, P. B., & Hogg, J. L. C. (2020). In-depth interviews. *The international encyclopedia of media psychology*, 1-7.

- Saldaña, J. (2021). *The coding manual for qualitative researchers*. Sage Publications
- Simone, A. (2018). *Improvised lives: Rhythms of endurance in an urban south*. John Wiley & Sons.
- Spinney, J. (2009). Cycling the city: Movement, meaning and method. *Geography compass*, 3(2), 817-835.
- Spinney, J. (2011). A chance to catch a breath: Using mobile video ethnography in cycling research. *Mobilities*, 6(2), 161-182.
- Tronto, J. (2020). *Moral boundaries: A political argument for an ethic of care*. Routledge.