

TESIS DE GRADO



RUEDA

Vestimenta con soluciones
funcionales para ciclistas urbanos.

Eloisa Gaibisso



**Escuela Universitaria
Centro de Diseño**



**Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR**



**UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY**

Rueda: Vestimenta con soluciones funcionales para ciclistas urbanos

**Tesis de grado
Diseño Industrial opción Textil-Moda**

Eloísa Gaibisso

**Tutor: PhD. Javier Taks
Co-tutor: D.I Luciana Urruty**

**Tribunal: D.I Ana Inés Vidal
Mariela Garín**

Mayo 2021

1 - INTRODUCCIÓN	8		
1.1 Planteamiento del problema	9		
1.2 Justificación del tema y motivación	9		
1.3 Objetivos generales y particulares	10		
2 - METODOLOGÍA	12		
2.1 Investigación ciclistas urbanos	16		
2.1.1 Etapa A – Acercamiento al usuario	16		
2.1.1.1 Encuesta online	16		
2.1.1.2 Investigación bibliográfica sobre el ciclismo urbano en Uruguay	16		
2.1.1.3 Entrevistas dirigidas en la Expo Bici 2016	16		
2.1.2 Etapa B – Estudio focalizado del usuario	16		
2.1.2.1 Presentación en la 5ta Jornada de intercambio académico “Bicicleta y Universidad”	17		
2.1.2.2 Entrevistas en profundidad	17		
2.2 Investigación soluciones textiles y proceso de diseño	18		
2.2.1 Relevamiento vestimenta ciclista	18		
2.2.2 Investigación bibliográfica sobre el confort en la vestimenta	18		
2.2.3 Relevamiento fibras y textiles utilizados en la vestimenta ciclista	18		
2.2.4 Búsqueda y testeo de los materiales seleccionados	19		
2.2.5 Primeros bocetos	20		
2.2.6 Investigación de soluciones según tipología de prenda	20		
2.2.7 Fichas de diseño	20		
2.2.8 Prendas finales	21		
3 - ANTECEDENTES	22		
3.1 El ciclismo urbano	23		
3.2 El ciclismo urbano en América Latina	23		
3.3 El ciclismo urbano en Montevideo	24		
3.3.1 Estadísticas	24		
3.3.2 Normativa sobre la vestimenta de alta visibilidad y el chaleco reflectante	25		
3.3.3 Pedaleo en auge	26		
3.4 Promoción del ciclismo urbano en Uruguay	27		
3.4.1 Unibici (UdelaR)	27		
3.4.2 Liberá tu Bicicleta	28		
3.4.3 Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano	28		
3.4.4 Expo Bici	28		
3.4.5 Masa crítica	28		
3.5 Los ciclistas urbanos	29		
3.5.1 Clasificación según su motivación	29		
3.5.2 Ciclistas Millennials	29		
3.6 El confort en la vestimenta	30		
3.6.1 Definición de confort	30		
3.6.2 Confort táctil	30		
3.6.3 Confort térmico	31		
3.6.3.1 Aislamiento térmico	31		
3.6.3.2 Permeabilidad al vapor	32		
3.6.3.3 Transporte de líquido (sudor)	33		
3.6.4 Confort de calce	33		
3.6.5 Confort psicológico	33		
3.7 La lana	34		
3.7.1 Las propiedades de la lana	34		
3.7.1.1 Manejo de la humedad	34		
3.7.1.2 Manejo del olor corporal	36		
3.7.1.3 Protección UV	36		
3.7.1.4 Recuperación del arrugado, elasticidad y cuidados	36		
3.7.1.5 Teñido	36		
3.7.1.6 Alergias e irritaciones	37		
3.7.1.7 Natural y sustentable	37		
3.7.2 El Merino	37		
3.7.3 La lana en Uruguay	39		
3.7.4 Tendencia en el consumo de la lana	40		
3.8 Relevamiento marcas de vestimenta para ciclistas urbanos	41		
3.8.1 Levi’s Commuter	41		
3.8.2 MOVA	42		
3.8.3 Rapha	42		
3.8.4 Vulpine	43		
3.8.5 PEdALED	44		
3.8.6 Piló	45		
4 - RESULTADOS Y CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN DE USUARIO	46		
4.1 Resultados de la encuesta online	47		
4.2 Resultados de las entrevistas dirigidas en la Expo Bici 2016	50		
4.3 Resultados de la presentación en la 5ta Jornada de intercambio académico “Bicicleta y Universidad”	52		

4.4 Resultados de las entrevistas en profundidad	55
4.5 Conclusiones de la investigación del usuario	57
4.6 Descripción del público objetivo	60
4.7 Moodboard	62
5 - PROCESO DE DISEÑO	64
5.1 Collage, carta de colores e inspiración estética	66
5.2 Ficha Diseño I: Pantalones	68
5.3 Ficha Diseño II: Abrigos livianos (2° capas)	82
5.4 Ficha Diseño III: Tejido de punto	94
5.5 Ficha Diseño IV: Remera (1° Capas)	106
5.6 Ficha Diseño V: Campera (Abrigo impermeable)	112
5.7 Ilustración colección	122
5.8 Fotos prendas finales	125
6 - CONCLUSIONES	154
6.1 Conclusiones	155
7 - BIBLIOGRAFÍA	158
Bibliografía	159
7.1 Bibliografía de imágenes	161
8 - ANEXOS	162
8.1 La fibra y su estructura	163
8.2 Resultados encuesta online	164
8.3 Formato entrevista dirigida Expo Bici 2016	172
8.4 Entrevistas en profundidad	174
8.5 Póster 5ta Jornada de intercambio académico "Bicicleta y Universidad"	212
AGRADECIMIENTOS	214

1.

Introducción

- 1.1 Planteamiento del problema
- 1.2 Justificación del tema y motivación
- 1.3 Objetivos generales y particulares

1.1 Planteamiento del problema

El problema por tratar en esta tesis es la relación entre la funcionalidad y la vestimenta de la vida diaria, principalmente en usuarios con necesidades específicas como los ciclistas urbanos.

¿Puede el diseño textil motivar el uso de la bicicleta como transporte?, ¿Cómo se puede mejorar la visibilidad y, por lo tanto, la seguridad del ciclista en la ciudad?, ¿Se puede mejorar la comodidad y el confort de la vestimenta sin caer en una estética “deportiva”?, ¿Cuáles son las necesidades reales de estos usuarios del espacio vial urbano? Estas son algunas de las preguntas que se plantearon como disparador de este proyecto.

A partir de estas preguntas se plantearon las dos principales líneas de investigación de esta tesis. Por un lado, se investigó en profundidad cuáles eran las necesidades de vestimenta de los ciclistas urbanos de Montevideo. En base a la información recolectada, se planteó una segunda línea de investigación enfocada en la búsqueda de materiales y el desarrollo de prendas con soluciones funcionales.

La investigación realizada se materializó en una colección acotada de prendas sin género cuyo enfoque está en la funcionalidad y la comodidad del usuario. Estas prendas cuentan con textiles termo-estabilizadores, detalles reflectivos disimulables, ajustes, ventilaciones y una moldería adaptada a las necesidades de los ciclistas urbanos. Las prendas que componen a esta colección están pensadas para que el usuario se sienta a gusto tanto en la bicicleta como en su lugar de trabajo o estudio.

1.2 Justificación del tema y motivación

En los últimos años se ha registrado en América Latina un aumento en el número de personas que eligen la bicicleta como medio de transporte diario en la ciudad. A medida que crece el número de usuarios, crece la demanda de soluciones a factores como el clima, la visibilidad y la comodidad. Desde el diseño textil se puede dar respuesta a alguna de estas problemáticas aportando, de esta forma, al bienestar de quienes deciden trasladarse de forma sustentable.

En lo personal, existe un interés en pensar el diseño desde el usuario, teniendo en cuenta sus necesidades, generando de esta forma un producto que busca mejorar su calidad de vida.

Parte de la investigación de esta tesis fue desarrollada durante la pandemia del COVID-19. Según informes de WGSN, debido a la pandemia los consumidores tenderán a alejarse del transporte público y adoptarán medios de transporte al aire libre como la bicicleta. Esto llevará a un aumento en la demanda de prendas para ciclistas urbanos que sean livianas, adaptables y confeccionadas con textiles de alta performance. Para WGSN, el ciclismo urbano será una de las tendencias de la década del 2020.

1.3 Objetivos generales y particulares

El objetivo general de este proyecto es desarrollar prendas utilizables por ciclistas urbanos a partir de investigar y caracterizar las necesidades de este grupo social en Montevideo.

Los objetivos particulares de este proyecto son:

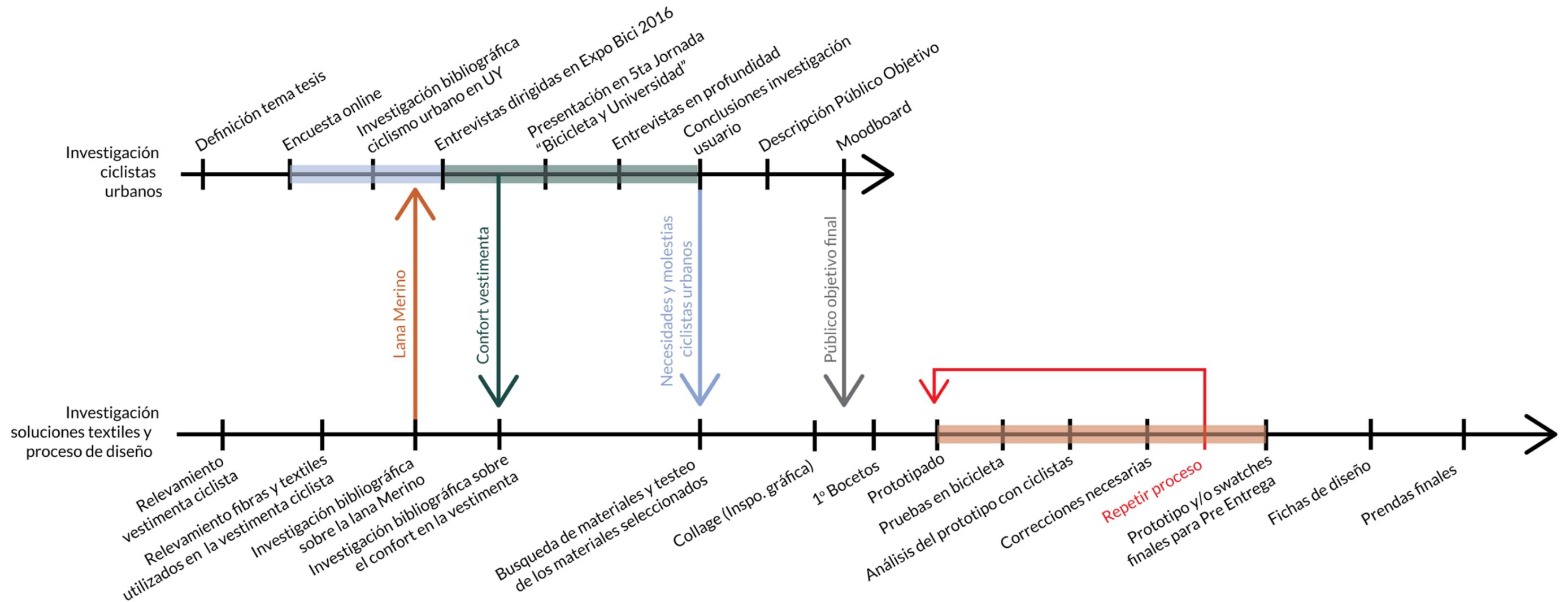
- Identificar las necesidades de vestimenta de los ciclistas urbanos de Montevideo.
- Lograr soluciones funcionales que puedan ser aplicables a prendas.

2.

Metodología

2.1 Investigación ciclistas urbanos

2.2 Investigación soluciones textiles y proceso de diseño



Referencias:

■ Etapa A: Acercamiento al usuario

■ Etapa B: Estudio focalizado del usuario

■ Investigación de soluciones funcionales según tipología de prenda

Metodología

El esquema presentado anteriormente muestra las dos principales líneas de investigación planteadas a partir de los objetivos de este proyecto.

Por un lado, se realizó una investigación cualitativa sobre los ciclistas urbanos montevideanos que buscó identificar las necesidades de estos con respecto a su vestimenta. Las metodologías utilizadas en esta línea de investigación fueron encuestas, entrevistas e investigación bibliográfica. La misma tuvo dos etapas: Etapa A (acercamiento al usuario) y Etapa B (estudio focalizado del usuario).

Por otro lado, se planteó una línea de investigación enfocada en la selec-

ción de materiales y el proceso de diseño de las prendas de la colección. En las primeras fases de esta línea de investigación las metodologías utilizadas fueron el relevamiento de fibras y textiles, el análisis de la vestimenta ciclista existente y la investigación bibliográfica. Posteriormente, cuando comenzó el proceso de materialización de las soluciones textiles planteadas, la metodología utilizada fue el desarrollo de prototipos con pruebas en usuarios.

Ambas líneas de investigación se llevaron a cabo de forma paralela. A lo largo de la investigación se generaron diferentes momentos de intercambio entre una línea y la otra. Es por este motivo que, por ejemplo, la lana Merino pasa a formar parte de los temas a tratar en las entrevistas.

2.1 Investigación ciclistas urbanos

2.1.1 Etapa A – Acercamiento al usuario

El objetivo de la primera etapa de investigación era acercarse al público objetivo: los ciclistas urbanos. Este acercamiento se realizó en tres fases. La primera fase fue una encuesta online. La segunda fase fue un relevamiento bibliográfico sobre el ciclismo urbano en Uruguay. La última fase de acercamiento al usuario fue mediante la realización de entrevistas dirigidas. Durante todas las fases también se realizaron observaciones informales educadas. Es decir, se observó el comportamiento de distintos ciclistas con respecto a su vestimenta mientras recorrían la ciudad.

2.1.1.1 Encuesta online

El objetivo de la encuesta online era conocer las opiniones de los encuestados acerca del vínculo de la bicicleta con la vestimenta. La encuesta era de carácter exploratorio. Lo que se buscaba con la misma era corroborar si las necesidades que expresaban los ciclistas urbanos coincidían con las observaciones realizadas. Es decir, si la hipótesis del proyecto – que los ciclistas demandaban prendas más confortables para andar en bicicleta – estaba bien orientada.

La encuesta fue realizada entre el 25 de abril y el 2 de mayo de 2016. Para que la misma llegara al mayor número de ciclistas urbanos posible, el enlace fue enviado mediante Facebook a amigos y conocidos, al grupo Masa Crítica (Ver 3.4.5 MASA CRITICA) y a una tienda de bicicletas (BiciJuan). La encuesta fue completada por 235 personas.

2.1.1.2 Investigación bibliográfica sobre el ciclismo urbano en Uruguay

En esta fase de la Etapa A se consultaron informes de la IM, artículos en diarios, comentarios en foros de ciclistas e informes del Banco Interamericano de Desarrollo sobre el ciclismo urbano.

2.1.1.3 Entrevistas dirigidas en la Expo Bici 2016

Las entrevistas dirigidas en la Expo Bici 2016 fueron el tercer paso en la introducción al usuario. A este formato se le llamó entrevista dirigida debido a que el mismo se parecía más a una encuesta con preguntas abiertas que a una entrevista propiamente dicha. Este formato se planteó como una herramienta para entablar un diálogo y plantear preguntas específicas, pero con la suficiente apertura para permitir la conversación. Se entrevistó a un total de 20 personas; hombres y mujeres de edades variadas. A esta altura de la investigación la edad no era un factor relevante.

El objetivo de las entrevistas dirigidas era profundizar en los hábitos de vestimenta de los ciclistas urbanos.

2.1.2 Etapa B – Estudio focalizado del usuario

El objetivo de la segunda etapa de investigación del usuario era focalizar en las necesidades de los ciclistas urbanos. Tomando como referencia las

conclusiones de la Etapa A (Ver 4.1 y 4.2), las interrogantes en esta etapa iban dirigidas a necesidades y dudas más específicas. Mediante entrevistas, tanto grupales como individuales, se indagó en detalles y sutilezas que no habían surgido en las primeras instancias de investigación.

A la hora de planificar y llevar a cabo nuevas entrevistas, se tomaron como referencia las técnicas planteadas en textos de etnografía (Restrepo, 2016), (Guber, 2001) y de diseño centrado en el usuario (IDEO, 2016).

2.1.2.1 Presentación en la 5ta Jornada de intercambio académico “Bicicleta y Universidad”

El sábado 9 de junio de 2018 se realizó la 5ta Jornada de intercambio académico “Bicicleta y Universidad” organizada por Unibici. Dichas jornadas son una instancia para conocer mejor los estudios, tesis y proyectos realizados en la Universidad de la República con respecto a la movilidad urbana y la bicicleta. Al contrario de ediciones anteriores, la Jornada no se realizó en una sede física única, sino que se organizó un bicitour por diferentes servicios de la Udelar (FCS, FADU, FING e ISEF). En cada uno de los servicios se presentaron diferentes trabajos realizados tanto en Montevideo como en sedes del interior del país. Dentro del marco de esta Jornada se realizó una presentación sobre este proyecto.

Durante la presentación se plantearon dos dinámicas. Primero se explicó a los participantes de que trata esta tesis y que resultados se habían obtenido en las primeras instancias de investigación. Luego se invitó a los participantes a dar su opinión sobre dichos hallazgos y a comentar sobre sus experiencias con su vestimenta. Por último, se pidió a los participantes que anotasen en unas tarjetas sus comentarios, recomendaciones y sugerencias. La presentación, realizada en FADU, iba acompañada de un póster explicativo (Ver 8.6).

Al momento de plantear esta presentación se pensaron dos objetivos específicos. El primer objetivo era presentar este proyecto y sus avances dentro del marco de la Jornada aportando, de esta forma, al intercambio académico vinculado a la bicicleta. El segundo objetivo era que dicha presentación funcionara como una entrevista colectiva a los ciclistas que participaron del evento.

2.1.2.2 Entrevistas en profundidad

Para profundizar en las necesidades específicas de los ciclistas urbanos se realizaron entrevistas. El objetivo de dichas entrevistas era obtener información más personal, detallada y sutil, que no se había logrado recolectar en etapas anteriores.

Las preguntas de las entrevistas se dividieron en cuatro grandes áreas: Costumbres, Molestias, Seguridad e Ideales. En el área Costumbres se buscó conocer los hábitos y motivaciones de los entrevistados con respecto a la bicicleta. En la segunda área, Molestias, se buscó profundizar en las incomodidades que percibe el ciclista en su ropa. En el área Seguridad se buscó que el entrevistado exprese su percepción del vínculo entre la seguridad vial y la vestimenta. En la última área, Ideales, se buscó que el entrevistado imagine cómo le gustaría que fuese su vestimenta ideal.

Los entrevistados fueron ciclistas urbanos que no se cambian de ropa al llegar a destino ni utilizan vestimenta técnica para andar en bicicleta. Se entrevistaron cuatro ciclistas en total (dos hombres y dos mujeres) de entre 26 y 35 años aproximadamente.

2.2 Investigación soluciones textiles y proceso de diseño

2.2.1 Relevamiento vestimenta ciclista

El primer paso en la investigación de vestimenta para ciclistas urbanos fue un relevamiento de la oferta en el mercado local. Este relevamiento fue realizado mediante visitas a páginas web de diferentes casas de venta de bicicletas, accesorios y prendas deportivas. También se analizó la oferta de vestimenta para ciclistas en la Expo Bici 2016.

La amplia mayoría de las prendas que se ofrecían en el mercado local eran vestimenta técnica. La vestimenta técnica, a los usos de este informe, se refiere a la vestimenta que suelen utilizar los ciclistas en el ámbito deportivo: calzas y maillot ceñidos al cuerpo generalmente confeccionados en Lycra.

La oferta de vestimenta para ciclistas urbanos era prácticamente inexistente en el mercado local. La hipótesis en esta etapa de la investigación era que la vestimenta técnica no satisfacía las necesidades de los ciclistas urbanos.

Por otro lado, se realizó un relevamiento sobre la oferta de vestimenta para ciclistas urbanos fuera de Uruguay. En el mercado internacional la oferta de este tipo de vestimenta sí existía y ofrecía una amplia variedad de prendas de estilo semi-formal y formal tanto para hombres como para mujeres (Ver 3.8).

2.2.2 Investigación bibliográfica sobre el confort en la vestimenta

Una de las conclusiones de las Entrevistas dirigidas realizadas en la Expo Bici 2016 fue que el confort era la característica más buscada por los ciclistas urbanos en su vestimenta. Esto llevó a una investigación bibliográfica sobre que hace que una prenda sea comfortable (Ver 3.6).

2.2.3 Relevamiento fibras y textiles utilizados en la vestimenta ciclista

Después de analizar los resultados obtenidos en la encuesta online (Ver 4.1), se comenzó a investigar posibles textiles que ayuden a controlar los efectos del sudor y los cambios bruscos de temperatura. Para lograr mejorar estas condicionantes en las prendas superiores (1° y 2° capas), el textil en sí mismo debía poseer propiedades que incrementen el confort de los ciclistas urbanos. Utilizando sólo modificaciones de moldería no se llegaría al resultado deseado.

El primer paso de esta investigación fue analizar los textiles y fibras utilizados por las diferentes marcas de vestimenta para ciclistas. Se observó que los textiles utilizados podían dividirse en dos grandes categorías.

Por un lado, estaban las prendas confeccionadas con textiles sintéticos que incorporaban los últimos avances en el mundo de la tecnología textil. Por ejemplo, para lograr una mejor evaporación de la humedad y favorecer la transpiración se utilizaban textiles con tecnología Coolmax®.

Por otro lado, estaban las prendas confeccionadas con lana Merino. La lana Merino se utiliza en prendas para ciclistas de diferentes marcas a nivel mundial (Icebreakers, Patagonia, Ralph). Sin embargo, en Uruguay, no hay ningún referente que trabaje este material pensando en los ciclistas urbanos. El uso de esta fibra natural como alternativa a las fibras sintéticas generó curiosidad y se decidió investigar en profundidad sobre sus propiedades (Ver 3.7). Además de la investigación bibliográfica sobre las propiedades de la lana, se utilizó la experiencia propia como referencia. Se testearon las propiedades de la lana Merino mediante el uso de abrigos y calzado (Allbirds) realizados en este material.

2.2.4 Búsqueda y testeo de los materiales seleccionados

Luego de definir que, debido a sus propiedades, la lana Merino sería uno de los materiales a utilizar en las prendas superiores, se realizó una búsqueda de textiles e hilados de Merino en el mercado local. Al comenzar la búsqueda se tuvo en cuenta que, en esta colección, se quería mostrar la versatilidad que ofrece el Merino. Es decir, se buscaban textiles livianos para utilizar contra la piel e hilados con los que tejer prendas de punto.

A pesar de que Uruguay es un país productor de lana Merino, este material no está fácilmente disponible en el mercado local. Más del 80% de la lana producida en nuestro país es exportada. Esto llevó a la búsqueda de proveedores de textiles de Merino tanto en la región como en Australia, Nueva Zelanda y China. Luego de un período de búsqueda de proveedores en Alibaba, se consiguieron textiles 100% Merino lo suficientemente suaves y elásticos para utilizar como 1° y 2° capas. Por otro lado, se consiguieron hilados 100% lana Merino en Malabrigo.

En paralelo se investigó cómo incorporar detalles reflectivos a las prendas de la colección. Por un lado, se encontraron opciones de transfer reflectivo termoadhesivo textil. Por otro, se consiguieron hilados reflectivos que se podían mezclar con hilados de lana Merino.

Para poder elegir el material que se adaptara mejor a las necesidades del usuario se tejieron swatches con diferentes opciones de hilados de Merino con hilado reflectivo. Una vez tejidos se analizó la densidad de estos, su suavidad, su resistencia a la abrasión y que no picaran al estar en contacto directo con la piel. También se analizó la visibilidad del material tanto de día como en la oscuridad y su suavidad.

Para las prendas inferiores (pantalones) se decidió utilizar gabardina de algodón con elastano ya que este material se adapta mejor a las necesidades de los usuarios. En estas prendas el enfoque no está en la regulación de la temperatura sino en el calce, la resistencia a la abrasión, la flexibilidad, los enganches provocados por la cadena y la falta de bolsillos cómodos. También se investigó como impermeabilizar dicha gabardina sin modificar la suavidad del tejido. Para lograr la repelencia al agua de este textil se testearon diferentes opciones de acabados en spray.

Por último, se buscaron diferentes opciones de microfibra resinada para las prendas que requerían del uso de un textil de trama más cerrada para

disminuir el impacto del viento. La microfibra resinada es un textil liviano, suave al tacto con un acabado en su cara interior que la vuelve impermeable. Este material siempre se utilizó en combinación con otro textil de Merino. De esta forma las propiedades de cada textil se complementan.

2.2.5 Primeros bocetos

Se realizó una primera tanda de bocetos teniendo en cuenta las conclusiones de la investigación del usuario, la descripción del público objetivo, el moodboard, el collage de inspiración y los recursos textiles con los que se contaría.

En estos primeros bocetos el enfoque estuvo en la funcionalidad de la prenda. Para la realización de estos bocetos, y a lo largo de todo el proceso de diseño, se tomó como guía el cuadro Condicionantes y molestias vestimenta ciclistas urbanos (Ver 4.5).

Estos bocetos fueron evolucionando a medida que fue avanzando el desarrollo de prototipos por tipología de prenda.

2.2.6 Investigación de soluciones según tipología de prenda

Luego de los primeros bocetos comenzó el proceso de materialización de las soluciones planteadas. A continuación, se presentan las principales cuatro etapas de dicho proceso de investigación. Cabe mencionar que este proceso no siempre fue lineal y que cada tipología de prenda presentó sus complejidades. Es por este motivo que para algunas tipologías de prendas se realizaron más prototipos o más swatches que para otras y el orden de las etapas se vio alterado.

- Prototipado: A partir de los primeros bocetos se crearon los moldes y se confeccionaron los primeros prototipos y swatches.
- Pruebas del prototipo en la bicicleta: Una vez terminado el prototipo se le pidió a un tercero que se probara el mismo mientras utilizaba la bicicleta. En esta instancia se revisó el calce del prototipo, su comodidad y si las soluciones planteadas funcionaban o no. Los detalles reflectivos se probaron tanto de día como en la oscuridad. Este proceso se registró mediante fotos y videos. Las conclusiones de estas pruebas se registraron primero en la bitácora y luego en las fichas de diseño.
- Análisis del prototipo con ciclistas: En esta etapa se pidió a ciclistas urbanos que comentasen sobre las soluciones textiles planteadas en el prototipo.
- Correcciones necesarias: Teniendo en cuenta las conclusiones de las pruebas del prototipo y el análisis por parte de ciclistas se modificaron los diseños para realizar un nuevo prototipo.

El proceso mencionado anteriormente se repitió hasta lograr un prototipo que se consideró lo suficientemente correcto para presentar en la Pre-Entrega.

2.2.7 Fichas de diseño

Para la realización de este informe el proceso de investigación de cada tipología de prenda se registró mediante fichas de diseño. La ficha de diseño

muestra las diferentes etapas del proceso de prototipado hasta llegar al diseño, prototipo y swatches finales. Cada ficha de diseño cuenta con los siguientes ítems:

1. Condicionantes y molestias a tratar: Detallar cuáles fueron las condicionantes y molestias específicas a las que se buscó dar solución.
2. Textiles seleccionados para esta tipología de prenda: Características del textil o hilado y justificación de su elección.
3. Etapas de prototipado y realización de swatches: Se registró el proceso de prototipado hasta llegar al prototipo y/o swatches finales.
4. Conclusiones
5. Ilustración vectorial

2.2.8 Prendas finales

A partir de los prototipos realizados se confeccionaron algunas de las prendas de la colección en las telas y materiales finales. Las especificaciones de cada prenda se registraron en las fichas técnicas.

3.

Antecedentes

- 3.1 El ciclismo urbano
- 3.2 El ciclismo urbano en América Latina
- 3.3 El ciclismo urbano en Montevideo
- 3.4 Promoción del ciclismo urbano en Uruguay
- 3.5 Los ciclistas urbanos
- 3.6 El confort en la vestimenta
- 3.7 La lana
- 3.8 Relevamiento marcas de vestimenta para ciclistas urbanos

3.1 El ciclismo urbano

El uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad se conoce como ciclismo urbano.

El ciclismo urbano es una opción de movilidad con un alto potencial para mejorar la habitabilidad de las ciudades. Según informes realizados por el Banco Interamericano de Desarrollo, la bicicleta es el medio de transporte más eficiente para distancias cortas (5 km). El uso de la misma conlleva numerosos beneficios tanto para el medioambiente como para el usuario. La bicicleta es un transporte silencioso que no provoca contaminación atmosférica mientras se usa. Recorrer regularmente algunos kilómetros en bicicleta ayuda a la prevención de enfermedades no transmisibles y contribuye a la salud física y mental de las personas. La OMS recomienda el ciclismo urbano como uno de los métodos más eficientes para combatir el sedentarismo (BID, 2015).

Después de la Segunda Guerra Mundial, el paulatino incremento en el uso del automóvil provocó la congestión del tráfico urbano que puede observarse en varias ciudades del mundo. Además de la invasión del espacio público, el uso del automóvil trajo consigo un aumento en la polución del aire. El ciclismo urbano surgió como una alternativa al concepto urbano basado en el automóvil (BID, 2015).

En las últimas décadas, el uso de la bicicleta ha ganado relevancia a nivel mundial. Su progresivo uso y popularidad se ha visto asociado a concepciones ambientalistas y a planeamientos de desarrollo sostenible que han surgido desde finales del siglo XX. La bicicleta se ha vuelto un elemento clave a la hora de diseñar las ciudades contemporáneas, proyectándose sistemas de movilidad vial alternativos como redes de ciclovías y bicisendas (Gambetta y Leitón, 2015). Al ofrecer la infraestructura adecuada, personas de todas las edades e ingresos pueden desplazarse por la ciudad de manera segura y agradable (BID, 2016).

3.2 El ciclismo urbano en América Latina

En las ciudades latinoamericanas el uso de la bicicleta como transporte urbano está creciendo significativamente. A pesar de esto, la mayoría de las ciudades de América Latina comparten el desafío de fomentar el uso de la bicicleta entre sus ciudadanos (BID, 2016).

Según datos publicados por el BID en 2016 existían 2510 kilómetros de ciclovías en Latinoamérica. En ese año la ciudad con el mayor número de ciclovías era Bogotá con 392 Km. En la mayoría de estas ciudades aún prevalece el modelo urbano que da prioridad al automóvil a costa de la conectividad de

peatones y ciclistas. El objetivo para las ciudades de América Latina es integrar la bicicleta al sistema de movilidad urbano. De esta forma, cada vez más personas optarán por este medio de transporte. Las ciudades intermedias y pequeñas, como por ejemplo Montevideo, están entre las que más pueden aprovechar los beneficios de la bicicleta (BID, 2016).

A la fecha, Montevideo cuenta con un estimado de 55Km de ciclovías, bici-sendas y Calles 30 construidas.¹

3.3 El ciclismo urbano en Montevideo

3.3.1 Estadísticas²

En Montevideo, del total de viajes diarios realizados, solo el 2% son hechos en bicicleta. Si se compara esta cifra con la de otras ciudades latinoamericanas, en Buenos Aires, por ejemplo, el 3% de los viajes diarios son realizados de esta forma. Diariamente se realizan en Montevideo 47.742 viajes en bicicleta. Las ciudades latinoamericanas con el mayor número de viajes diarios son Bogotá (611.472) y Santiago de Chile (510.569) (BID, 2015).

Según la última Encuesta de movilidad del área metropolitana de Montevideo (Hernández y Mauttone, 2017), el total de viajes realizados en bicicleta se ha mantenido prácticamente igual desde su edición previa en el año 2009. La cantidad de viajes realizados en bicicleta es tres veces mayor en Canelones y San José (5,7%) que en Montevideo (1,7%).

Al analizar el modo de viaje según el nivel socio-económico, surge un interesante dato con respecto a la bicicleta. La diferencia en el uso de la bicicleta entre los distintos niveles socio-económico es baja. Este fenómeno no ocurre con otros medios de transporte como el automóvil o la moto. El sector medio-bajo es el que más utiliza la bicicleta (3,7%) y el sector alto el que menos la usa (2,2%).

En cuanto al motivo del viaje, del 2,6% total, el 1,5% lo hace para realizar tareas vinculadas al hogar, el 0,5% lo hace para ir al trabajo y el 0,3% para ir a estudiar.

Sobre la duración y cantidad de etapas, la mayoría de los viajes en Montevideo están compuestos de una única etapa. Esto quiere decir que, en la mayoría de los casos, el usuario utiliza un único medio de transporte para completar su viaje.

Entre los años 2015 y 2020 Montevideo contó con el sistema público de préstamo de bicicletas Movete. El sistema – propiedad de la Intendencia de Montevideo y de gestión público-privada – contaba con 80 bicicletas y 8 estaciones. A partir de mayo del 2020 Movete dejó de funcionar debido a inconvenientes de estacionamiento, altos costos de mantenimiento y una reducción importante en el número de usuarios.

En cuanto a las bicicletas privadas, los hogares de Montevideo cuentan con 0.54 bicicletas por hogar. Esta cifra aumenta para las ciudades de Canelones y San José (0.95/hogar). Si se analiza esta información por nivel socio-económico, los porcentajes de bicicleta por hogar no varían significativamente como sí ocurre con los automóviles.

1 - Estimación basada en datos enviados por la IM al DINOT en el Relevamiento Nacional de Infraestructura Ciclista en marzo del 2020.

2 - La información mencionada en este capítulo proviene de Hernández y Mauttone (2017) a menos que se especifique lo contrario.

Tabla 14.
Viajes clasificados según modo principal y nivel socioeconómico

	A+ y A-	M+	M	M-	B+ y B-	Total
Automóvil conductor	38,2%	23,0%	14,5%	11,3%	2,8%	21,7%
Automóvil pasajero	13,0%	13,6%	8,7%	8,9%	5,1%	10,4%
Moto conductor	0,8%	2,5%	4,6%	6,7%	6,1%	3,4%
Moto pasajero	0,2%	0,7%	0,5%	0,8%	2,4%	0,8%
A pie	23,2%	27,8%	37,2%	33,8%	53,5%	33,5%
Bicicleta	2,2%	2,8%	2,9%	3,7%	2,4%	2,6%
Taxi, remise, aplicaciones	2,0%	0,4%	0,7%	0,8%	0,3%	1,0%
Ómnibus	19,3%	27,6%	29,2%	32,6%	26,3%	25,2%
Bus escolar	0,6%	0,9%	1,4%	0,6%	1,0%	0,9%
Bus de la empresa	0,3%	0,2%	0,2%	0,7%	0,2%	0,3%
Otros	0,1%	0,4%				0,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Figura 1: Tabla viajes clasificados según modo principal y nivel socioeconómico. Énfasis agregado.

Una de las mayores barreras para el aumento en el número de viajes realizados en bicicleta es la percepción de inseguridad y victimización de los usuarios. En Montevideo la cantidad total anual de ciclistas heridos en el tránsito es de 13.8 personas/100.000 habitantes. Medellín (2.5 personas /100.000 hab.) o Bogotá (3 personas /100.000 hab.) son de las ciudades con menos heridos en el tránsito. Por otro lado, Santiago de Chile (18 personas/100.000 hab.) y Rosario (43,8 personas/ 100.000 hab.) son de las ciudades con más siniestrados (BID, 2015).

En cuanto a los ciclistas muertos en el tránsito, en Montevideo, 0,1 personas cada 100.000 habitantes fallecieron mientras conducían una bicicleta. Según datos de la UNASEV, en Uruguay se registraron 422 fallecidos en siniestros de tránsito en el año 2019. De todos estos siniestrados el 41,5% circulaban en moto, el 31,8% en auto o camioneta, el 18% eran peatones y el 6,2% eran ciclistas.

En Montevideo el 40% de los traslados diarios en bicicleta son realizados por mujeres. Esto significa que es la ciudad latinoamericana en donde la proporción de viajes realizados en bicicleta por hombres y mujeres es más pareja. Las cifras varían en gran proporción dependiendo de la ciudad. En Medellín sólo el 5% de los viajes diarios en bicicleta son realizados por mujeres mientras que en Santiago de Chile la cifra aumenta al 17% (BID, 2015).

3.3.2 Normativa sobre la vestimenta de alta visibilidad y el chaleco reflectante

Según la Ley de Seguridad Vial 19.061 Artículo 33, los elementos que sí son obligatorios para circular en bicicleta son:

Un sistema de freno delantero y trasero, espejos retrovisores, timbre o bocina y un sistema lumínico consistente en un faro de luz blanca y un reflectante del mismo color ubicado conjuntamente con éste en la parte delantera y un



Figura 2: Chalecos reflectivos

faro de luz roja y un reflectante del mismo color, colocados en la parte posterior, ambos visibles a una distancia prudencial en condiciones atmosféricas normales.

En Uruguay la vestimenta de alta visibilidad no está reglamentada para los ciclistas. El ciclista uruguayo utiliza vestimenta de alta visibilidad por que desea ser más visible en el tránsito (Rigos, 2017).

3.3.3 Pedaleo en auge

A pesar de que la proporción de viajes realizados en bicicleta no aumentó entre 2009 y 2017, el mercado en torno a este medio de transporte se encuentra en auge. En el año 2017 se importaron 170.000 bicicletas lo cual significó un aumento del 37% con respecto al año anterior.³

También, en los últimos años, han surgido nuevos emprendimientos vinculados al tema. Hoy en día Montevideo cuenta con nuevas tiendas de bicicletas y accesorios (Urban Bikes, Bicimundo, LF Bike Shop, BikeUY, Bianchi, Enanas de Jardín), bici cafés con talleres de reparación (Tandem Bici+Café), blogs y cuentas en Instagram (@bicicleta.uy) dedicados al tema. Lo que une a todos estos nuevos emprendimientos es una oferta de productos estéticamente atractivos con especial atención a los detalles y la funcionalidad.

Por otro lado, se han sumado a las calles montevideanas los repartidores en bicicleta de las aplicaciones Pedidos Ya y Rappi. Estos ciclistas visten prendas que los identifican con cada App y generalmente llevan una mochila cuadrada aislante a cuestas.⁴



Figura 3: Tienda de bicicletas y accesorios. Tandem Bici + Café.



Figura 4: Nuevo bicicletario en un colegio de Montevideo.

A pesar del crecimiento de los negocios vinculados a la bicicleta, la oferta de vestimenta pensada específicamente para los ciclistas urbanos es escasa. Las tiendas mencionadas anteriormente suelen ofrecer prendas pensadas para el ciclismo como deporte, es decir, vestimenta técnica.

3.4 Promoción del ciclismo urbano en Uruguay

Promover el uso de la bicicleta no depende solamente de la infraestructura de las ciudades. Fomentar la bicicleta también requiere que se enseñe su uso, así como las normas y conductas de tránsito. Según el BID (2016), cuanto más se invierte en la promoción de la bicicleta mayor es su uso y, por lo tanto, los beneficios medioambientales, económicos y sociales que se generan. En la cadena de valor del ciclismo urbano hay muchos actores, bienes y servicios. Multiplicar los viajes en bicicleta implica un aumento de la demanda a lo largo de toda la cadena (reparadores, vendedores de bicicletas, otros ciclistas, etc.).

Montevideo es la ciudad latinoamericana con el mayor número de instituciones públicas vinculadas a la bicicleta (BID, 2015). También cuenta con varias organizaciones, eventos y colectivos pro bicicleta. A continuación se presentan algunos de ellos.

3.4.1 Unibici (UdelaR)

Unibici es un programa universitario creado en el año 2013 dentro del marco de la Universidad de la República. Dicho proyecto tiene como objetivo "Promover el uso de la bicicleta entre los universitarios de todo el país para el traslado hacia y entre los locales universitarios, a través de la habilitación de infraestructura y servicios específicos y la realización de campañas de información y sensibilización, motivando asimismo la inclusión gradual del tema de la movilidad activa en general y la movilidad con bicicleta en particular, en la investigación y la extensión universitarias." (Unibici, 2013).

Para alcanzar sus objetivos, Unibici desarrolla actividades en tres líneas de trabajo simultáneas. En primer lugar, promueve e incentiva el uso de la bicicleta como medio de transporte entre los universitarios. En segundo lugar, trabaja en el mejoramiento de la infraestructura y servicios existentes en los locales universitarios. Por último, colabora con otras instituciones a nivel municipal, departamental y nacional para la promoción de la bicicleta como medio de transporte (Unibici, 2013)

Todos los años, Unibici celebra el día mundial de la bicicleta (19 de abril) mediante la Jornada de Intercambio Académico "Bicicleta y Universidad". Las jornadas son una instancia de intercambio para conocer mejor los estudios, tesis y proyectos realizados en la UdelaR con respecto a la movilidad activa y la bicicleta.

3 - El pedaleo gana terreno y habrá más ciclovías (1 de julio de 2018). Recuperado de: <https://www.elpais.com.uy/informacion/sociedad/pedaleo-gana-terreno-habra-ciclovias.html>

4 - De Marco, Juan Pablo (7 de agosto de 2018). El nuevo pedaleo de Montevideo. El País. Recuperado de: <https://www.elpais.com.uy/informacion/sociedad/nuevo-pedaleo-montevideo.html>

3.4.2 Liberá tu Bicicleta

Liberá tu Bicicleta es un proyecto que recupera bicicletas para que vuelvan a circular por la ciudad. Bicicletas en desuso, así como componentes en buen estado, son donados al proyecto donde se les otorga una nueva utilidad. Las mismas son reparadas y ensambladas por voluntarios que comparten sus experiencias y conocimiento.

Aquellos usuarios que no cuenten con los medios para comprar una bicicleta pueden acceder a una de forma gratuita. De esta forma podrán ahorrar el dinero que gastaban en transporte e invertirlo en su propia bicicleta. Luego de un tiempo, los usuarios que hayan adquirido su propio vehículo podrán devolver la bicicleta prestada la cual ayudará a otras personas.

Los talleres comunitarios funcionan los sábados de 14 a 18 h en el Velódromo Municipal.

3.4.3 Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano

El Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano es un colectivo de ciclistas interesados en promover el uso de la bicicleta como medio de transporte práctico, sostenible y saludable en Montevideo. Los miembros de este colectivo se percataron del gran número de personas que se trasladan en bicicleta por la ciudad sin tener experiencia previa ni conocimientos de normas de tránsito. Fue por este motivo que decidieron formar este proyecto.

Mediante talleres, comparten sus conocimientos de mecánica básica, cómo moverse de forma segura por diferentes calles y avenidas, cuáles son los derechos de los ciclistas como actores del tránsito y cuáles son los dispositivos de seguridad más eficientes.

El TACU funciona en el Municipio C (Luis A. Herrera Esq. Vasco da Gama).

3.4.4 Expo Bici

En 2016 y 2017 se realizó en el Centro Los Robles del LATU la Expo Bici, evento que reunió empresas vinculadas al ciclismo, organizaciones, activistas, el Estado y el público en general. Todos estos actores se reunieron durante un fin de semana con un mismo objetivo: "hacer crecer a la bici".

3.4.5 Masa crítica

La Masa crítica es un fenómeno ciclista que tiene lugar todos los meses en diferentes ciudades del mundo. Las celebraciones de la Masa crítica (Critical Mass) comenzaron el 27 de setiembre de 1992 en San Francisco, California (EEUU).

La finalidad de la Masa crítica es dar a conocer las ventajas que aporta el uso diario de la bicicleta, tanto al usuario como a la sociedad, incentivando una mayor presencia de las bicicletas en las ciudades. También reclaman la creación de infraestructura para la bicicleta como ciclovías, bici sendas, estacionamientos y cartelera vial, entre otros.

Desde 2010, la Masa crítica tiene acción en Montevideo. Los ciclistas se reúnen en la Explanada de la Intendencia de Montevideo el último viernes

de cada mes y los días de luna llena. El recorrido no está predeterminado, sino que se define el momento y se busca recorrer la mayor cantidad de barrios posible. En Montevideo, la Masa crítica reúne un centenar de ciclistas en promedio.

3.5 Los ciclistas urbanos

3.5.1 Clasificación según su motivación⁵

Para conocer mejor al usuario es necesario saber qué lo motiva a elegir a la bicicleta como medio de transporte. Los tres principales motivos son: por costo, por conveniencia y por recreación o deporte. También se deben tener en cuenta a los usuarios potenciales, es decir, aquellos que tienen interés en la bicicleta pero aún no la utilizan.

Los usuarios motivados por el costo prácticamente nulo que implica la bicicleta, muchas veces pertenecen a un nivel socio-económico bajo. Los mismos suelen ver a la bicicleta como una necesidad. En ciudades donde no se cuenta con la infraestructura necesaria, los usuarios motivados por el costo tienden a cambiar la bicicleta por opciones motorizadas cuando sus circunstancias económicas se lo permiten.

Por otro lado, los usuarios motivados por la conveniencia de la bicicleta, la eligen por su flexibilidad y rapidez para desplazarse por la ciudad. Evitar la espera del ómnibus o la congestión del tránsito es la principal meta de estos ciclistas.

Hay usuarios que ven a la bicicleta como una fuente de recreación saludable y amena. Muchos de estos ciclistas la utilizan los fines de semana pero para el día a día prefieren el auto u otros medios de transporte. Estos usuarios podrían volverse ciclistas urbanos cotidianos si se les ofreciesen las condiciones adecuadas.

Por último, existen los usuarios potenciales. Este grupo tiene un gran interés en usar la bicicleta pero no se atreven. Según informes realizados por el BID (2016), estos ciclistas urbanos en potencia necesitan condiciones más seguras y cómodas para hacerlo. Atender las necesidades de seguridad de este grupo representa la mayor oportunidad para aumentar el número de ciclistas en la ciudad.

3.5.2 Ciclistas Millennials

Según un informe realizado por el Instituto Factum en 2018, los millennials uruguayos, es decir, los jóvenes que nacieron entre 1985 y 1994, se caracterizan por andar en bicicleta. Los mismos se concentran en la zona centro y sureste de Montevideo, suelen tener estudios por encima del bachillerato, les interesa el medio ambiente y las causas feministas. Estas son algunas de las conclusiones a las que llegó el primer estudio sociológico del país sobre este colectivo social.⁶

5 - La información mencionada en este capítulo proviene de BID (2016: 20-21) a menos que se especifique lo contrario.
6 - ¿Quiénes son y qué hacen los millennials? (25 de Julio de 2018). Recuperado de: <https://www.elobservador.com.uy/nota/quienes-son-y-que-hacen-los-millennials-201872517250>

3.6 El confort en la vestimenta⁷

3.6.1 Definición de confort

El confort según Pesok (2004) es la sensación de comodidad y bienestar que una prenda produce en quien la viste. Los autores Hunter y Fan (2015) definen al confort como un estado placentero de equilibrio fisiológico y psicológico entre el ser humano y el ambiente. El confort es un fenómeno sumamente subjetivo que no posee parámetros o indicadores cuantitativos universalmente aceptados. El concepto opuesto al confort, a lo largo de este proyecto, será la incomodidad.

Hunter y Fan (2015) plantean que, para que una prenda sea confortable desde el punto de vista fisiológico, debe cumplir con las siguientes características:

- Poseer una regulación térmica adecuada que permita mantener la temperatura del cuerpo y de la piel dentro de ciertos márgenes (37°C +/- 0.5°C).
- Ser altamente permeable al pasaje de la humedad. Poseer buenas propiedades de absorción y transporte de líquido (sudor) a lo largo de la fibra.
- No debe causar molestias al tacto.
- No debe ejercer una presión excesiva sobre el cuerpo.
- No debe restringir los movimientos del usuario.

Las características mencionadas muchas veces compiten entre sí. La meta es encontrar el equilibrio entre todas ellas teniendo siempre como referencia las necesidades del usuario.

El confort fisiológico puede dividirse en tres categorías: táctil, térmico y de calce.

3.6.2 Confort táctil

El confort táctil está estrechamente ligado al sentido del tacto y a la información recolectada por las terminaciones nerviosas presentes en la piel. Las sensaciones de suavidad, dureza, aspereza, picazón, frío, calor, seco y/o mojado son algunas de las procesadas por estos receptores. Las características superficiales del tejido están vinculadas directamente con el confort táctil.

Los receptores sensoriales de la piel no solo registran sensaciones agradables sino también molestias como alergias, rozaduras e irritaciones. Las rozaduras son una molestia táctil frecuente causada por el rozamiento del tejido contra la piel. Este tipo de molestia, no sólo se vincula con la fricción textil-piel, sino también con la cantidad de humedad presente en la superficie del tejido. Por ejemplo, durante la actividad física el movimiento del cuerpo provoca el rozamiento de la tela contra la piel. Si a esta situación le sumamos la presencia de sudor, aumenta la posibilidad de irritación. Las prendas pensadas para piel sensible deberían evitar que la misma quede mojada mediante el uso de fibras absorbentes y permeables a la humedad.

⁷ - La información mencionada en este capítulo proviene de Hunter y Fan (2015: 739-760) a menos que se especifique lo contrario.

El cosquilleo y la picazón son sensaciones que también son captadas por las terminaciones nerviosas de la piel. A pesar de que parecen ser la misma molestia, hay una diferencia fundamental entre ellas. El cosquilleo es una sensación causada por fibras sobresalientes en la superficie del tejido y puede estar influenciado por el calce de la prenda. Cuanto más se mueva el tejido sobre la piel, mayor será la sensación de cosquilleo que experimentará el usuario. La picazón es una sensación causada por fibras rígidas y bastas que sobresalen de la superficie del tejido. Al contrario del cosquilleo, la picazón se clasifica como una sensación de dolor.

La sensación de mojado o pegote que se genera cuando hay líquido o humedad sobre la piel y/o el tejido también es registrada por estos receptores. Esta sensación se produce cuando, por ejemplo, el contenido de humedad supera el regain de equilibrio de la fibra. Las fibras altamente higroscópicas como lana son, por lo tanto, percibidas como más secas que aquellas poco higroscópicas, como el poliéster.

3.6.3 Confort térmico

El confort térmico es el estado mental de satisfacción que experimenta el ser humano con respecto a la temperatura del ambiente.

El cuerpo humano pierde temperatura mediante: radiación, conducción, convección y evaporación del sudor. La radiación es el principal mecanismo por el que el cuerpo emite y absorbe calor. Casi la mitad del calor que emite el cuerpo se pierde a través de este medio. Por otro lado, el calor del cuerpo también se transmite a los objetos mediante conducción. Por otra parte, debido a que el aire caliente es más liviano que el aire frío, el mismo se eleva y es remplazado por aire frío resultando en corrientes de convección que llevan el aire caliente hacia fuera del cuerpo. Por último, el enfriamiento mediante la evaporación del sudor también le permite al cuerpo disipar el exceso de temperatura (New Zeland Merino Company Ltd., 2011).

Por lo tanto, cuando la temperatura del ambiente excede a la de la piel, el cuerpo ganará temperatura mediante radiación y conducción, pero perderá temperatura mediante la evaporación del sudor. En el sentido contrario, cuando la temperatura ambiente es menor a la de la piel, el cuerpo perderá temperatura mediante radiación, conducción, convección y, si está en actividad, mediante evaporación del sudor (New Zeland Merino Company Ltd., 2011).

La vestimenta contribuye al confort térmico del usuario. Las prendas ayudan al cuerpo a conservar un estado termo-fisiológico confortable a través de diferentes situaciones medioambientales. Hunter y Fan (2015) plantean que hay tres características que definen el confort térmico en la vestimenta: el aislamiento térmico de la prenda, su permeabilidad al vapor y sus propiedades de transporte de líquido.

3.6.3.1 Aislamiento térmico

El aislamiento térmico de una prenda está influenciado principalmente por dos elementos: las propiedades de la fibra y el tejido, y el diseño de la prenda.

El aire estático atrapado entre las fibras es uno de los principales factores que influye en la aislación térmica de un tejido. El rizo o las ondulaciones que presentan las fibras generan volumen en el hilado lo cual aumenta la aislación térmica. Esto se debe a que, el aire atrapado dentro de las celdas formadas por los rizos no puede moverse y la transmisión de calor por convección se ve impedida. Estas ondulaciones son intrínsecas a algunas fibras naturales como la lana. En las fibras hechas por el hombre, muchas veces se inserta rizo mediante diversos procesos de texturizado (Pesok, 2004).

Hunter y Fan (2015) plantean que la densidad del tejido también afecta el aislamiento térmico de la prenda. Existe una relación lineal entre el aislamiento térmico y la densidad del tejido. Sin embargo, el aislamiento térmico aumenta significativamente cuando se superponen dos tejidos o prendas. Si se comparan dos tejidos superpuestos con un único tejido de densidad similar, los tejidos superpuestos serán más aislantes. Esto se debe a que el aire estático que queda atrapado entre los dos tejidos proporciona un aislamiento térmico extra.

El aire atrapado entre el cuerpo y el tejido también puede aumentar el aislamiento térmico. No obstante, el aislamiento comienza a disminuir cuando el tejido se encuentra a 7.5 – 10 mm de la piel debido a los efectos de la convección.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que el viento disminuye el aislamiento térmico de las prendas. Este efecto puede ser minimizado mediante el uso de tejidos de trama cerrada. Hunter y Fan (2015) plantean que, generalmente, el aislamiento térmico de una prenda mejora significativamente si la capa exterior es de trama cerrada.

El diseño de la prenda juega un importante rol en el aislamiento térmico. Se pierde más calor mediante las aberturas como cierres, puños y cuellos que a través de las capas de tejido.

Hunter y Fan (2015) plantean que lo justo o suelto de la prenda también afecta la cantidad de aire atrapado y, por lo tanto, el aislamiento térmico. El aire entre el cuerpo y la prenda generalmente suele tener un efecto positivo en el aislamiento térmico de la misma. Pesok (2004) explica que, si una prenda se ajusta sobre el cuerpo, la capa de aire será delgada y prácticamente estática. El aire atrapado dentro de la tela tampoco se moverá. El calor, por lo tanto, se transmitirá prácticamente sólo por conducción y las moléculas de vapor de agua se moverán sólo por difusión. En cambio, en una prenda holgada el aire próximo a la piel se moverá libremente y las condiciones de transferencia de masa y calor serán muy distintas.

También se debe tener en cuenta que el movimiento del cuerpo puede reducir el aislamiento térmico entre un 10 y un 15%.

3.6.3.2 Permeabilidad al vapor

La pérdida de calor mediante evaporación es uno de los mecanismos más importantes que tiene el cuerpo para regular su temperatura. Incluso en reposo y en lugares cerrados, el cuerpo humano pierde agua a través de la piel mediante un fenómeno conocido como transpiración *imperceptible*⁸. Si el vapor de agua no

puede escapar lo suficientemente rápido a través de las prendas, el resultado es una incómoda sensación de mojado o pegote. La salida de vapor de agua a través del tejido se debe principalmente a la estructura micro porosa del material.

El traspaso de vapor de agua a través del tejido es un fenómeno afectado directamente por la higroscopicidad de las fibras que lo componen. Las fibras higroscópicas, como la lana o el algodón, absorben la humedad y al mismo tiempo emiten calor. Los tejidos densos tienden a tener una mayor resistencia a la transmisión de la humedad.

3.6.3.3 Transporte de líquido (sudor)

La piel libera, además de vapor de agua, una solución salina conocida como sudor. La evaporación del sudor es una de las principales formas de refrigeración que posee el ser humano. Al evaporarse el sudor, y si la temperatura desciende de forma brusca, el usuario experimentará un enfriamiento. El enfriamiento de forma brusca puede ser perjudicial para la salud del usuario (Pesok, 2004).

Las propiedades de transporte de líquido de los tejidos son sumamente importantes sobre todo durante el ejercicio físico o en climas calurosos. El tejido ideal debería conservar la piel seca permitiendo que la transpiración se evapore y fluya hacia la capa exterior de la prenda.

3.6.4 Confort de calce

El confort de calce se vincula con la forma en que la prenda se ajusta y adapta al cuerpo. El calce de la prenda determina la cantidad de movimiento relativo que existirá entre el tejido y el cuerpo.

El calce de la prenda y la comodidad en el movimiento están estrechamente ligados a la extensibilidad y recuperación elástica del tejido. La mayoría de los tejidos planos son rígidos a menos que las fibras que lo componen sean elásticas (por ej.: el elastano o Lycra). El tejido de punto, debido a su estructura, generalmente posee una elongación de 15% como mínimo. En general, el tejido de punto es más utilizado para las prendas que se ajustan al cuerpo.

Durante el movimiento el cuerpo se expande y contrae en las áreas que rodean las articulaciones. Las prendas deberían expandirse y contraerse siguiendo la misma lógica.

Tradicionalmente, el calce de las prendas y la comodidad en el movimiento son factores evaluados mediante pruebas con los usuarios. En dichas pruebas, se les pide a los participantes que realicen una serie de actividades tal como las harían en su vida cotidiana. Luego del testeado, se les pide a los usuarios que evalúen la comodidad de dichas prendas. Los resultados obtenidos se pueden complementar con fotografías para tener una fuente de respaldo y análisis visual.

3.6.5 Confort psicológico

El confort psicológico en la vestimenta se refiere a la sensación de que uno está vestido siguiendo un estilo, una moda o manera que es adecuada y que está de acuerdo con la perspectiva económica y social que se tiene

8 - Traducción del autor. Original: Insensible perspiration (Hunter y Fan, 2015: 743)

de uno mismo. La vestimenta elegida también puede ser una declaración o manifestación de alianza con una cultura o causa determinada. En el confort psicológico también influye la visión que tienen quienes nos rodean sobre nosotros y nuestra vestimenta.

Que la vestimenta se vea adecuada o no requiere de un equilibrio muy cuidadoso entre la estética, la función, el costo y la percepción de confort del usuario. Las prendas elegidas van a estar determinadas por lo que al usuario le gustaría usar considerando el medio externo en su totalidad.

El confort psicológico es una sensación neutra que generalmente pasa desapercibida para la persona. Sin embargo, la incomodidad psicológica puede percibirse más fácilmente. Debido a que el confort psicológico es altamente subjetivo y personal, es difícil o casi imposible determinar de qué manera se podría mejorar.

Otro factor importante en el confort psicológico es el prejuicio. El prejuicio se define como un injusto y frecuentemente desfavorable sentimiento u opinión que no se basa en la razón o en un conocimiento adecuado. Este es, muchas veces, el resultado del miedo o la desconfianza hacia las ideas que son diferentes a las propias. La percepción de lo que es moda y los prejuicios hacia un evento particular pueden afectar la elección de la ropa en términos de color, textura, estilo, entre otros.

3.7 La lana

3.7.1 Las propiedades de la lana

La lana es una fibra única que puede ser considerada de alta performance. La misma posee propiedades beneficiosas que los fabricantes de las fibras sintéticas aún no han logrado igualar (Millington, 2017). Algunas de las características que la distinguen del resto de las fibras son su capacidad para el manejo de la humedad y del mal olor, su aislamiento térmico, durabilidad y elasticidad. La lana es una fibra biodegradable que requiere de menos energía que las fibras sintéticas para su manufactura (Millington, 2017).

También, se debe tener en cuenta que la lana es una fibra sumamente versátil. Con ella se pueden crear textiles livianos y delicados, así como afieltrados y compactos.

3.7.1.1 Manejo de la humedad

La forma en la que la lana maneja el pasaje de la humedad es importante ya que impacta directamente en el confort de la prenda. Cuanto más eficiente sea el manejo de la humedad por parte de la fibra más cómodo se sentirá el usuario.

Las fibras textiles tienen tres formas de fijar agua: químicamente (o agua de hinchamiento), mediante capilaridad y por adhesión superficial (Pesok, 2004). En la lana existen diferentes formas de pasaje de la humedad, tanto en estado líquido como gaseoso. La primera es mediante el pasaje del vapor de agua a través de la fibra (absorción y desorción). La segunda es a través del transporte de líquido a lo largo de la superficie de la fibra por acción capilar. Por último, se debe tener en cuenta que los textiles de lana

son porosos y no completamente impermeables. El vapor de agua también se disipa a través de los espacios que quedan entre las fibras y los hilados (New Zeland Merino Company Ltd., 2011).

La lana tiene un exterior hidrofóbico —que repele el agua— y un interior hidrófilo —que atrae el agua—. Esto significa que la lana es una fibra permeable al vapor, pero difícil de mojar. A pesar de su exterior hidrofóbico, la lana es un material higroscópico que absorbe y libera grandes cantidades de humedad de acuerdo con los cambios en el ambiente.

La cantidad de humedad absorbida por la lana se conoce como regain. Pesok (2004) define el regain de una fibra como el contenido de humedad en equilibrio, a una temperatura (T) y humedad relativa ambiente (HR%) que se expresa en porcentaje sobre base seca. La lana alcanza un regain de saturación de 30-35%. Dicho regain es considerablemente alto si se le comprara con otras fibras textiles. Esta característica es especialmente beneficiosa para el usuario durante la actividad física. La lana regula los niveles de humedad que quedan sobre la piel evitando la sensación de “pegote” o de “estar transpirado”.

Cuando la lana absorbe humedad libera calor. La cantidad de calor que libera una fibra al absorber humedad depende de: su naturaleza química, la cantidad de humedad que poseía previamente, la cantidad de humedad absorbida y si la humedad absorbida está en estado líquido o gaseoso. La liberación de calor se produce de forma progresiva a medida que la fibra va absorbiendo la humedad.

La lana emite calor cuando absorbe humedad, tanto en estado líquido como gaseoso, por dos motivos. El primero es debido al vapor de agua condensándose dentro de la fibra y liberando calor latente. El segundo es que el agua altera la estructura dentro de la fibra formando nuevos enlaces químicos lo cual involucra una liberación de energía. En resumen, al agregar una molécula polar como el agua, se altera la estructura química interna de la lana lo cual lleva a la liberación de energía en forma de calor. En el sentido contrario, remover el agua —por ejemplo, mediante el secado— requiere de un gasto de energía (New Zeland Merino Company Ltd., 2011).

Este proceso trae grandes beneficios para el usuario. La lana no solo proporciona gran capacidad de abrigo, sino que ejerce una acción termo-estabilizadora que amortigua los efectos nocivos del enfriamiento brusco. También regula la temperatura del cuerpo según las necesidades climáticas. En invierno, donde los días son fríos y húmedos, la lana calienta al usuario mientras que en verano ocurre el efecto contrario.

El manejo de la humedad que hace la lana se basa en una serie de mecanismos diferentes a los de las fibras sintéticas. Típicamente, las fibras sintéticas se basan en el transporte de líquido a través de la fibra para el manejo de la humedad. La lana también puede transportar líquido de esta forma, pero de manera menos eficiente. A pesar de esto, la lana posee un mejor manejo de la humedad que el poliéster, el acrílico o el nylon. La superioridad de la lana en el manejo de la humedad surge de su capacidad para la absorción-liberación de vapor de agua. Mediante un mejor manejo de la humedad en estado gaseoso, se evita o retrasa la necesidad de dispersar la humedad en estado líquido a lo largo de la fibra (New Zeland Merino Company Ltd., 2011).

3.7.1.2 Manejo del olor corporal

La compleja estructura química y física de la lana permite que el olor corporal sea absorbido y atrapado dentro de la fibra hasta el lavado.

El olor corporal o mal olor surge como resultado de la proliferación de bacterias sobre la piel y/o prendas utilizadas. Uno de los factores clave para el crecimiento de estas bacterias es la presencia de sudor sobre la piel. El sudor en sí mismo no tiene olor. Sin embargo, si el sudor permanece durante un tiempo sobre la piel, las bacterias comienzan a proliferar provocando el olor que suele considerarse desagradable. Dicho olor es provocado en gran parte debido a los ácidos grasos volátiles producidos por estas bacterias como desecho (New Zeland Merino Company Ltd., 2011).

El sudor generado durante el ejercicio físico hincha a las fibras permitiendo, de esta forma, que las moléculas que generan el mal olor se disipen a lo largo de su estructura. Cuando el ejercicio se termina, la humedad absorbida se evapora y las fibras hinchadas se contraen atrapando a dichas moléculas dentro de sí mismas. Al lavar la prenda, la temperatura del agua es generalmente suficiente para volver a hinchar las fibras y liberar las moléculas retenidas que se van con el agua del lavado (Millington, 2017).

El manejo de la humedad que tiene la lana permite que se acumule menos sudor sobre la piel y, por lo tanto, disminuye la proliferación de estas bacterias. Es decir, la lana prevé la generación del olor y, en caso de ocurrir, el mismo queda atrapado dentro de la fibra (New Zeland Merino Company Ltd., 2011).

3.7.1.3 Protección UV

La lana tiene naturalmente una alta protección contra los rayos UV si se la compara con el algodón o algunas fibras sintéticas de igual peso y construcción. Dentro de los distintos tipos de lana, el Merino se destacó como el de mayor protección UV según estudios realizados con los estándares europeos (Millington, 2017).

3.7.1.4 Recuperación del arrugado, elasticidad y cuidados

La lana es una fibra duradera y elástica. Una fibra de lana puede doblarse hasta 20000 veces sin perder su forma natural ni romperse. Hasta el desarrollo de poliéster, la lana era la fibra con el mayor índice de recuperación del arrugado si se le compara con el algodón, la seda, el lino, el nylon y la viscosa rayón. La ventaja que tiene la lana frente a otras fibras es que las arrugas generadas durante el uso son fácilmente eliminadas. La excelente capacidad que posee la lana para recuperarse del arrugado puede ser mejorada si se mezcla con poliéster (Millington, 2017).

Las prendas de lana modernas poseen tratamientos químicos, como por ejemplo el superwash, que permiten que el tejido pueda ser lavado en el lavarropas.

3.7.1.5 Teñido

Esta fibra se puede teñir en una amplia gama de colores firmes. Sin embargo, debido a su color crema natural y su dificultad para el blanqueamiento, no se consiguen colores sumamente vibrantes como los que se logran en el algodón o en los sintéticos (Millington, 2017) (Pesok, 2004).

3.7.1.6 Alergias e irritaciones

A pesar de la creencia popular de que la lana es causante de irritaciones y reacciones de hipersensibilidad cutánea, la lana no es un alérgeno. Es decir, la lana en sí misma no provoca irritaciones, sino que es la presencia de fibras con diámetros mayores a 30 μm la que genera la molestia sensación de picazón. La lana debe tener un diámetro promedio de 17 μm para poder ser utilizada directamente sobre la piel.

Las fibras súper (15-18.5 μm) y ultra finas (11-15 μm) no activan las suficientes terminaciones nerviosas en la piel como para generar molestias. Esto significa que los tejidos de lanas finas pueden ser muy bien tolerados, y hasta beneficiosos, para personas que sufren de condiciones de la piel como eczema o dermatitis (Griplas, 2017).

De acuerdo con una encuesta realizada por Nielsen y comisionada por The Woolmark Company, la mitad de los consumidores rechazan la compra de artículos de lana porque los consideran incompatibles con su piel o que generan picazón (Griplas, 2017).

3.7.1.7 Natural y sustentable

La lana es considerada una fibra sustentable por diversos motivos. En primer lugar y debido a su origen, la lana es una fibra natural. Esto significa que, al contrario de las fibras sintéticas, no depende del petróleo ni libera microfibras de poliéster en el agua.

Por otro lado, los productos realizados con lana tienen ciclos de vida más largos si se los compara con los de otras fibras textiles. También los productos de lana suelen lavarse menos y a temperaturas más bajas lo que genera un menor impacto ambiental. Se debe tener en cuenta que la lana es una de las fibras más recicladas a nivel mundial. Finalmente, al terminar su ciclo de vida, la lana se descompone rápidamente (IWTO, s.f).

3.7.2 El Merino

Las características de la lana están directamente relacionadas con la raza del ovino. El Merino Australiano es la raza lanera por excelencia.

La lana Merino Australiano se diferencia de las de otras razas por el diámetro promedio de sus fibras, su grado de amarillamiento y luminosidad. Con esta raza se pueden lograr textiles que poseen un menor porcentaje de fibras con diámetros mayores a 30 μm . El Merino permite crear textiles más livianos que pueden vestirse directamente contra la piel de forma confortable.

Actualmente, existen diferentes tipos de Merino según su diámetro: el fuerte (23-24.5 μm), el medio (19.6-22.9 μm), el fino (18.6-19.5 μm), el súper fino (15-18.5 μm) y el ultra fino (11.5-15 μm).

Esta fibra se utiliza desde hace décadas en la vestimenta deportiva. En el año 2008, en la Universidad de Otago en Nueva Zelanda, se realizó un estudio ergonómico basado en las respuestas fisiológicas de atletas al usar prendas (primera capa) de 100% Merino, 100% poliéster y 50/50 en condiciones de frío y calor. Dicho estudio concluyó en que el uso del Merino puede contribuir en la performance del usuario. Aquellos atletas que vestían Merino

tardaron más en comenzar a sudar. En climas calurosos o fríos su frecuencia cardíaca era más baja al estar en reposo o caminando y su temperatura corporal era más estable (New Zeland Merino Company Ltd., 2011).

Hoy en día, existen diferentes marcas internacionales que ofrecen vestimenta y textiles deportivos de Merino. Sin embargo, este tipo de productos no se comercializa en Uruguay.



Figura 6: Merino australiano.



Figura 7: La línea de remeras Primeknit de Adidas es realizada con una mezcla de lana (39%), poliéster (35%) y nylon (26%).

3.7.3 La lana en Uruguay

La lana forma parte de la identidad del Uruguay. Esta fibra ha estado vinculada al desarrollo económico y social de nuestro país a lo largo de los últimos 300 años. La producción lanera forma parte de la tradición ganadera que caracteriza al Uruguay y, durante el auge de la industria textil nacional, fue la materia prima por excelencia.

Uruguay exporta la amplia mayoría de su producción lanera. De los 45 millones de kilos producidos en 2017, sólo el 1% fue absorbido por el mercado local (Pallares, 2018). Nuestro país es uno de los principales exportadores de lana a nivel mundial junto con Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica y Argentina (IWTO, 2018).

Las lanas uruguayas destacan por su calidad y son requeridas por los mercados de lujo a nivel mundial. Las fibras más finas son utilizadas para la realización de prendas por destacados diseñadores internacionales como Stella McCartney, Gabriela Hearst o Marc Jacobs. Por otro lado, las fibras más gruesas son exportadas a Alemania para la realización de tapizados para coches de alta gama.

Factores como las condiciones climáticas de nuestro país, el know how de los productores, las innovaciones tecnológicas y el mejoramiento genético contribuyeron al posicionamiento de las lanas uruguayas en el mercado mundial (Calvelo y Muñoz, 2013a).



Figura 8: Gabriela Hearst revisa el Merino producido en Paysandú que será utilizado para su prendas.

Figura 9 y 10: Tela y prenda final tejidas por Manos del Uruguay para la colección de Otoño-Invierno 2020 de Gabriela Hearst.

3.7.4 Tendencia en el consumo de la lana

En las últimas décadas el incremento en el uso de la calefacción y el aire acondicionado influyeron en la disminución de la demanda de lanas gruesas y medias (Calvelo y Muñoz, 2013c, pp. 2). El peso por unidad de superficie del tejido disminuyó en un 50%, pasando de 350 a 150 g/m². Hoy en día los consumidores buscan prendas livianas y suaves que se puedan usar contra la piel (Montossi, 2008).

En los últimos 8 años el precio global de la lana se ha duplicado. Este aumento de los precios refleja un cambio en la moda y en los consumidores. Actualmente, el crecimiento en el mercado de la lana se encuentra liderado por los consumidores pertenecientes a la generación de los Millennials. Estos jóvenes nacidos entre 1985 y 1995 buscan vestir prendas livianas que sean amigables con el ambiente, sustentables y biodegradables (Abernethy, 2018).

La lana también ha comenzado a utilizarse cada vez más para la vestimenta deportiva o athleisure, un mercado típicamente asociado al poliéster. Los fabricantes de fibras sintéticas han pasado décadas buscando crear textiles respirables, duraderos y absorbentes; características que la lana posee naturalmente. Hoy en día se pueden encontrar remeras, calzas, medias y hasta calzado deportivo realizado con lana. Probablemente, el aumento en la demanda del Merino esté asociado a su uso en el mercado del athleisure. El mercado de la vestimenta deportiva ha sido de los de mayor crecimiento en los últimos años. Cuantas más categorías de producto utilicen lana, mayor será su demanda y por lo tanto su precio. La lana es considerada una fibra Premium dentro de la industria textil. A diferencia del poliéster, donde la fábrica puede aumentar su producción según la demanda, la producción anual de lana es finita (Abernethy, 2018).

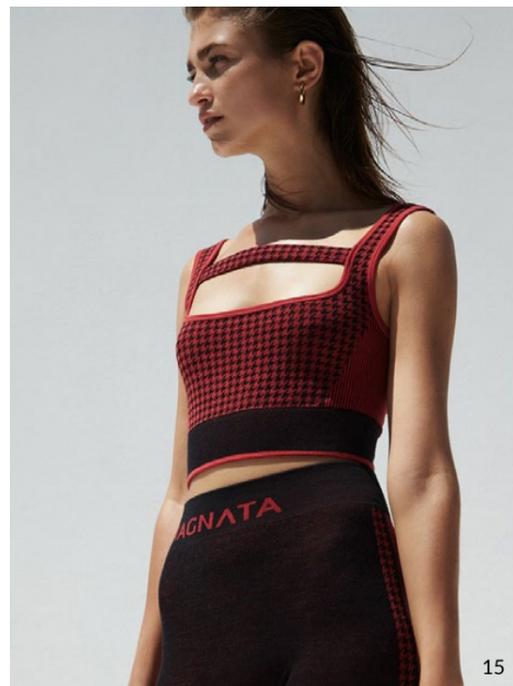
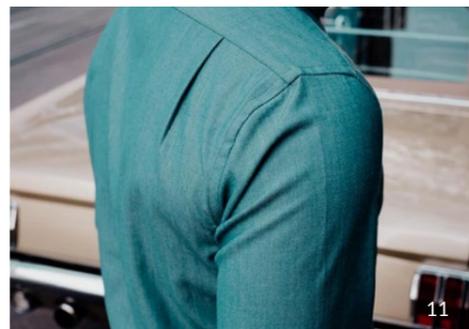


Figura 11: Camisa Wool and Prince realizada en 100% Merino (tejido plano).

Figura 12: Calzado deportivo Wool and Runners de Allbirds realizado con lana merino.

Figura 13: Clásico conjunto de estilo athleisure realizado con Merino de la marca australiana Nagnata.

3.8 Relevamiento marcas de vestimenta para ciclistas urbanos

3.8.1 Levi's Commuter

En el año 2011 Levi's lanzó Levi's Commuter, una línea de prendas diseñadas para el ciclista urbano. Las primeras prendas de la colección fueron un jean de hombre (511 Skinny) y una campera de denim (Commuter Trucker).

En las siguientes colecciones Levi's Commuter incorporó nuevas categorías de productos tales como pantalones cargo, camperas impermeables y remeras. También incluyó un modelo de jean (Skinny Commuter) y camperas para mujer.

Las prendas de esta línea cuentan con modificaciones pensadas especialmente para el ciclista urbano. Los pantalones cuentan con tiros traseros más altos, refuerzos en las costuras y la entrepierna, detalles reflectivos, bolsillos profundos y un enganche para el candado con forma de U. El denim utilizado, tanto en los jeans como en las camperas, es especialmente flexible pero resistente a la abrasión e impermeable. Las prendas superiores cuentan con ventilaciones, el ruedo más largo en la espalda, modificaciones en la moldería para mayor comodidad en el movimiento y textiles que ayudan a regular la temperatura corporal.

En el año 2015 Levi's y Google se unieron para lanzar la campera inteligente Levi's Commuter Trucker Jacket X Jacquard. Dicha campera se conecta de forma inalámbrica al smartphone del usuario que, mediante el tacto, puede cambiar de canción o consultar su aplicación de navegación. En el puño del brazo izquierdo de la campera está tejido con una fibra conductora y un poliéster de grado especial que le permite actuar como un sensor táctil.

La línea Levi's Commuter no se comercializa en Uruguay y la amplia mayoría de los modelos se encuentran sin stock en la tienda online. A pesar de esto, los productos de Levi's Commuter fueron mencionados en más de una oportunidad por los ciclistas entrevistados.

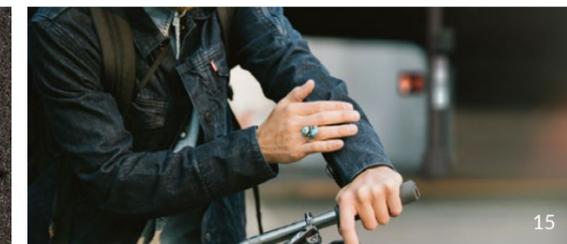


Figura 14: Primer modelo Levi's Commuter.

Figura 15: Ciclista utilizando la campera inteligente desarrollada junto a Google.

Figura 16: Campaña publicitaria Levi's Commuter 2015.

3.8.2 MOVA

MOVA Cycling es una marca colombiana de vestimenta para ciclistas. La misma nació en 2016 gracias a una campaña de micro mecenazgo (crowdfunding) organizada en Kickstarter. Esta forma de financiamiento forma parte del ADN de la marca que sigue lanzando sus nuevos productos a través de esta plataforma.

El primer producto que lanzó MOVA fue una campera reversible 3 en 1: de un lado es fluorescente con detalles reflectivos, del otro es una campera deportiva, pero de estética semi-formal y por último tiene un bolsillo donde puede guardarse en si misma. El éxito de la campera entre los ciclistas fue tal, que decidieron ampliar la oferta de productos. Hoy en día su colección incluye pantalones para la lluvia, jeans, buzos de felpa, camperas livianas, medias y accesorios.

Las prendas de MOVA destacan por sus detalles y soluciones pensadas para el ciclista. Las prendas impermeables pueden soportar fuertes lluvias, las costuras están selladas, son livianas, resistentes y visibles en el tránsito. Las prendas superiores como camperas y buzos cuentan con ventilaciones mediante cierres en las axilas, enganches para los auriculares y bolsillos en la espalda.

Los productos de MOVA puede comprarse a través de su web y cuentan con envío internacional. Cabe destacar que todas las prendas son confeccionadas en Colombia.



Figura 17: Campera 3 en 1 de MOVA Cycling.



Figura 18: Buzo de felpa de algodón con detalles reflectivos, ventilaciones y bolsillos en espalda.



Figura 19: Campera y pantalón impermeable.

3.8.3 Rapha

Fundada en 2004 por Simon Mottram, Rapha es una marca inglesa de vestimenta para ciclistas que destaca por la calidad, performance y diseño de sus productos. Rapha está estrechamente ligada a ciclismo de competición tanto masculino como femenino y esto se ve reflejado en el diseño de sus prendas.

Esta marca ofrece prendas tanto técnicas como urbanas que se caracterizan por estar confeccionadas con textiles y materiales de la más alta calidad. Al tomar como punto de partida las necesidades de los ciclistas de competición, las prendas de Rapha están pensadas para aportar el mayor nivel de confort posible sin dejar de lado una estética visualmente atractiva.

Su colección de prendas para ciclistas urbanos incluye pantalones y bermudas con un calce pensado para la bicicleta, remeras de lana Merino y camperas tanto livianas de Nylon estampado como impermeables pensadas para los días de lluvia intensa. El cuidado y atención al más mínimo detalle hacen que Rapha se diferencie del resto de las marcas de vestimenta ciclista relevadas. Cabe destacar el uso de detalles en rosa fluorescente a lo largo de toda la colección aportando, no solo mayor visibilidad, sino unidad a todas las prendas



Figura 20: Campera y bermuda de la línea Lifestyle de Rapha.



Figura 21: Jersey, calza y hiyab diseñados especialmente para la carrera Women's 100.



Figura 22: Jersey tipo vintage de merino y poliéster.

3.8.4 Vulpine

Vulpine es una marca de vestimenta para ciclistas urbanos fundada en Inglaterra en el año 2012. Sus prendas, tanto para hombres como para mujeres, están inspiradas en la sastrería clásica británica pero pensadas para el traslado en bicicleta.

Su colección compuesta por pantalones tipo Chino, camperas impermeables estilo Harrington, remeras y polos de lana Merino destaca por sus líneas clásicas con sutiles detalles de color. Vulpine busca mejorar la experiencia del usuario mediante la incorporación de detalles reflectivos, ajustes en los bajos de los pantalones, bolsillos que se cierran con imanes, puños curvos y protecciones para las salpicaduras provocadas por las ruedas.



Figura 23: Campera impermeable tipo Harrington y pantalón chino de Vulpine.



Figura 24: Campera impermeable Portixol con protección para salpicaduras que se sostiene mediante imanes.



Figura 25: Remera de lana merino.

3.8.5 PEDALED

Pedaleed fue fundada en el 2007 por el diseñador Hideto Suzuki en Shibuya, Tokio. Desde entonces ha creado una serie de premiadas colecciones basado en su filosofía de que cada característica de la prenda puede mejorar su funcionalidad y performance, no simplemente su estética.

A pesar de que Pedaled ofrece prendas técnicas de ciclismo para hombres y mujeres, su colección de prendas urbanas es sólo masculina. Dicha colección está compuesta por pantalones Chino, remeras, polos, camperas y buzos tejidos confeccionados con lana Merino. También ofrece camperas impermeables de softshell y chalecos reversibles. Las prendas cuentan con detalles reflectivos, bolsillos cómodos, refuerzos para los roces, capuchas compatibles con el casco y un calce pensado para el movimiento en bicicleta. Todas las prendas de Pedaled están confeccionadas en Japón o Italia utilizando textiles de calidad. Cabe destacar el uso de la lana Merino en las diferentes categorías de producto como una forma de regular la temperatura y el olor corporal. Esta marca no cree en el use y tire por lo que sus productos están pensados para soportar un uso arduo.



Figura 26: Campera de lana Merino con refuerzos en los hombros para proteger la prenda del roce provocado por la mochila.

Figura 27: Short con bolsillos cómodos para el celular.

Figura 28: Buzo tejido de lana Merino con bolsillos en la espalda. Pantalón chino pensado para el ciclista.

3.8.6 Piló

Piló es una marca uruguaya de prendas impermeables creada por Inés Hernández en el año 2019. Junto con Enanas de Jardín crearon la línea Piló Refle pensada para el ciclista urbano. La misma consiste de un abrigo y pantalón impermeable con detalles reflectivos, ajustes en los bajos, ventilaciones y la espalda más larga.

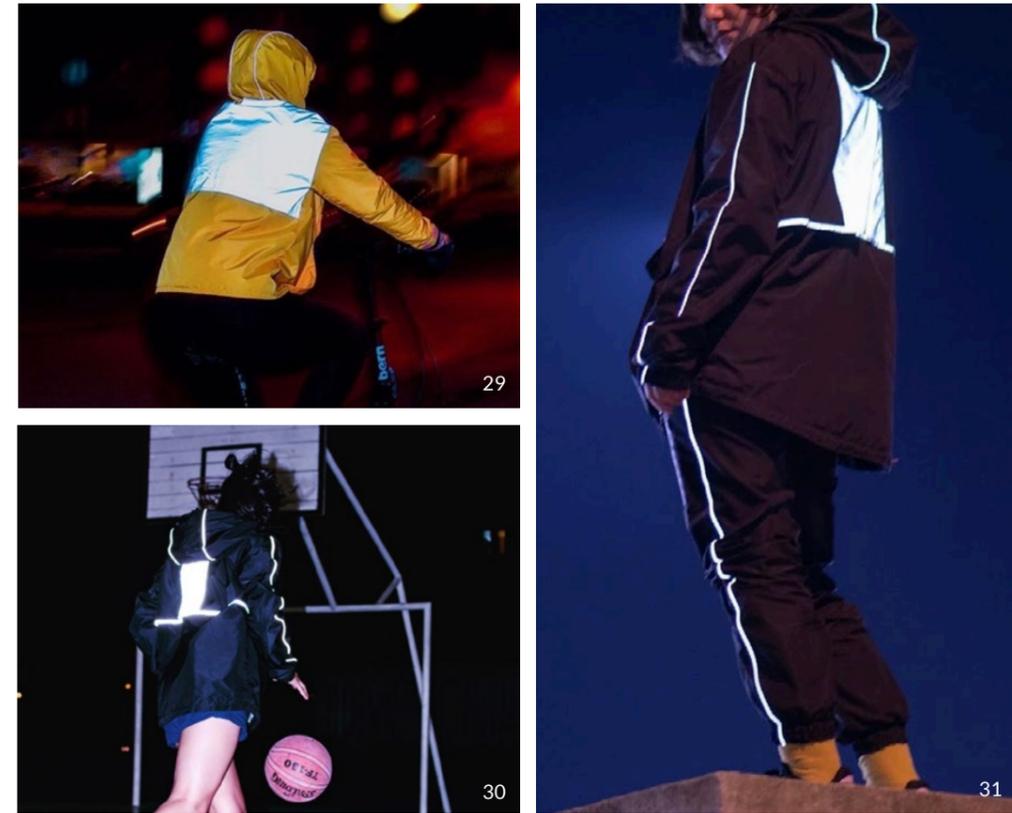


Figura 29: Abrigo impermeable de Piló con espalda reflectiva.

Figura 30 y 31: Conjunto de abrigo y pantalón impermeable con detalle reflectivo creado junto con Enanas de Jardín.

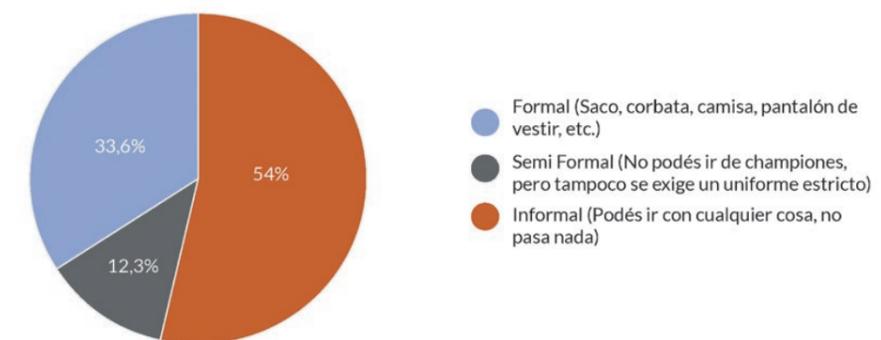
4.

Resultados y conclusiones de la investigación del usuario

- 4.1 Resultados de la encuesta online
- 4.2 Resultados de las entrevistas dirigidas en la Expo Bici 2016
- 4.3 Resultados de la presentación en la 5ta Jornada de intercambio académico "Bicicleta y Universidad"
- 4.4 Resultados de las entrevistas en profundidad
- 4.5 Conclusiones de la investigación del usuario
- 4.6 Descripción del público objetivo
- 4.7 Moodboard

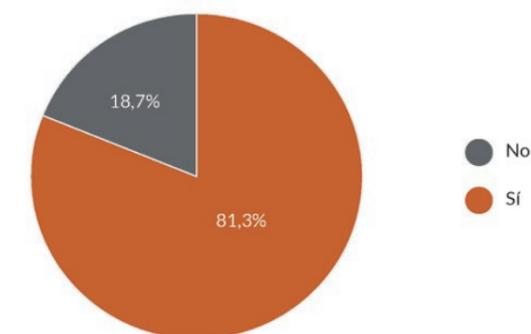
4.1 Resultados de la encuesta online

Pregunta 1 - El código de vestimenta de su trabajo es ... (235 respuestas)



En la primera pregunta se le pedía a los encuestados que clasificaran el código de vestimenta de su lugar de trabajo en formal, semi-formal e informal. El término código de vestimenta, a los usos de este trabajo, se refiere a la forma en la que el resto espera que uno se vista para vincularse en un entorno dado. Del total de los encuestados, más de la mitad (54%) dijo trabajar en ambientes donde el código de vestimenta es informal. Por otro lado, el 12,3% de los encuestados viste de manera formal para ir a trabajar.

Pregunta 2 - ¿Consideraría trasladarse en bicicleta a su trabajo/centro de estudio? (235 respuestas)

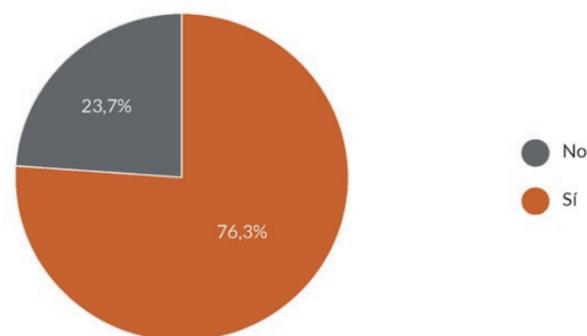


Pregunta 3 - ¿Por qué no? (83 respuestas)



En la pregunta siguiente se le consultaba a los encuestados si considerarían trasladarse en bicicleta a su trabajo o centro de estudio. Una amplia mayoría (81,3%) contestó que sí lo considerarían. Aquellos que respondieron que no a esta pregunta (17,7%), plantearon que la distancia (27,7%), la transpiración (22,9%) y la seguridad en las calles (20,5%) eran los principales motivos por los que no elegían la bicicleta como medio de transporte. Sólo el 6% de los encuestados dijo que su vestimenta era un impedimento para trasladarse en bicicleta.

Pregunta 4 - Caso de que sí se traslade en bicicleta: ¿Suele elegir sus prendas en función del traslado en bicicleta? (194 respuestas)



En cuarto lugar, se le preguntaba a los encuestados si elegían sus prendas en función de su traslado en bicicleta. Una amplia mayoría (76,3%) dijo sí hacerlo. Este es un dato interesante si se compara con las respuestas de la pregunta tres. En la tercera pregunta, sólo el 6% dijo considerar su vestimenta para ir a trabajar como un impedimento para usar la bicicleta. Por lo tanto, a

pesar de que la vestimenta es un impedimento para pocos de los que dijeron que no consideran ir a trabajar en bicicleta, la relación bicicleta-vestimenta afecta la elección de prendas de la mayoría de los encuestados.

Pregunta 5 - ¿Cuáles son los problemas más frecuentes que suelen encontrar entre su vestimenta y su traslado en bicicleta? (193 respuestas)



A continuación se preguntó cuáles eran los problemas más frecuentes que encontraban en su vestimenta. La falta de flexibilidad en la zona de brazos y espalda (19%), el frío causado por el viento (17,6%) y las manchas en la ropa (16%) fueron las principales problemáticas mencionadas.

En la opción Otros, los encuestados podían agregar libremente otras problemáticas que no estaban incluidas en la lista. En este espacio surgieron comentarios sumamente interesantes. Por ejemplo, la transpiración y la relación mochila-sudor en la espalda surgieron como las principales preocupaciones entre los encuestados. También, varios encuestados mencionaron la falta de flexibilidad en los pantalones y la protección contra la lluvia como problemáticas importantes.

En sexto y último lugar, se le preguntaba a los encuestados si les interesaría una línea de prendas diseñadas específicamente para trasladarse en bicicleta. La amplia mayoría (95,3%) respondió que sí.

Una vez finalizadas las preguntas, se ofrecía un espacio para dejar comentarios. Al igual que sucedió en la pregunta número cinco, de los espacios donde el encuestado podía comentar libremente, surgieron las respuestas más interesantes. Los comentarios variaban desde ideas para posibles prendas y paralelismos con la vestimenta técnica⁸ a comentarios de apoyo al proyecto. También varios encuestados mencionaron la necesidad de ventilaciones en las prendas y detalles reflectivos que aporten visibilidad pero que queden "lindos en reuniones sociales".

Como conclusión, podemos decir que los encuestados estaban interesados en prendas para andar en bicicleta que no pertenezcan a la categoría de vestimenta técnica o deportiva. Los encuestados mencionaron molestias

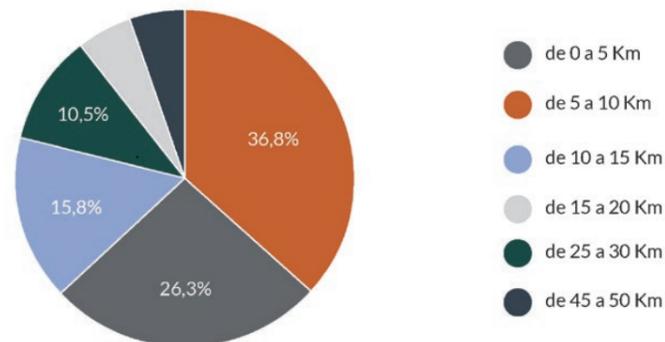
8 - Entiéndase por vestimenta técnica a las prendas que suelen utilizar los ciclistas en el ámbito deportivo: maillot, calzas, etc.

varias destacándose, entre todas ellas, la transpiración o sudor. Los cambios en la temperatura corporal (el enfriamiento o el calor excesivo) también surgieron como problemáticas de interés entre los encuestados.

4.2 Resultados de las entrevistas dirigidas en la Expo Bici 2016

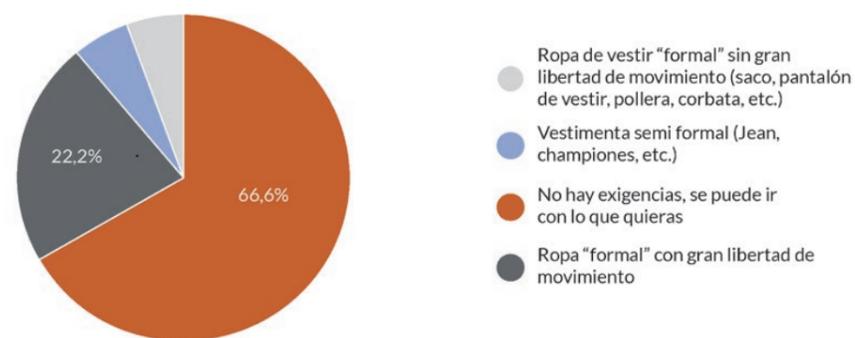
En primer lugar, se le preguntaba a los entrevistados con qué frecuencia viajaban en bicicleta. La amplia mayoría (89,5%) viajaba diariamente. Este resultado no es sorprendente teniendo en cuenta el contexto de la entrevista: un encuentro para interesados en la bicicleta.

Pregunta 2 - ¿Cuántos kilómetros aproximadamente recorres por día? (19 respuestas)



En segundo lugar, se preguntaba sobre la cantidad de kilómetros diarios que recorrían los ciclistas. El 36,8% dijo recorrer entre 5 y 10 kilómetros diarios seguido de un 26,3% que recorría entre 0 y 5 kilómetros. Dentro de los entrevistados también hubo ciclistas que recorrían distancias bastante mayores.

Pregunta 3 - ¿Cómo es el código de vestimenta en tu lugar de trabajo o estudio? (18 respuestas)



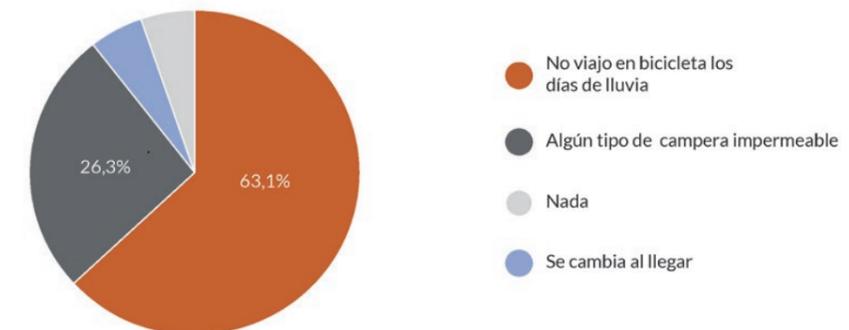
*Dos de los entrevistados-encuestados no se tuvieron en cuenta por que utilizaban la bicicleta para entrenar y para realizar BMX.

Al igual que en la encuesta online, se le preguntó a los entrevistados cómo era el código de vestimenta en su lugar de trabajo o estudio. La opción más elegida fue No hay exigencias, se puede ir con lo que quieras (66,6%). Al igual que en la encuesta online, sólo un número muy reducido de ciclistas (5,6%) dijo vestir ropa formal que restringe el movimiento. Un ejemplo de este tipo de vestimenta sería la que suelen vestir los oficinistas.

En cuarto lugar, se preguntaba si el código de vestimenta del lugar de trabajo o estudio influye en la elección de la bicicleta como medio de transporte. El 50% de los entrevistados dijo que sí y el otro 50% que no. Sin embargo, cuando se les preguntaba si elegían su vestimenta pensando en el recorrido en bicicleta, el 83,3% respondió que sí. Este resultado coincide con las respuestas obtenidas en la encuesta online.

En la siguiente pregunta, se le pedía a los entrevistados que comentaran que características les gustaban en su ropa para andar en bicicleta. La comodidad surgió como la característica fundamental. Dentro de las prendas que los ciclistas evitan ponerse, los jeans o vaqueros surgieron como la prenda más molesta.

Pregunta 7 - ¿Qué te ponés los días de lluvia para protegerte del agua? (19 respuestas)



En los días de lluvia la mayoría de los entrevistados (57,9%) prefiere no viajar en bicicleta. Aquellos que sí utilizan la bicicleta cuando llueve se protegen con algún tipo de prenda impermeable.

Por último, se le preguntaba a los entrevistados si sabían qué era la lana Merino. La amplia mayoría (84,2%) dijo no saber que era. Sólo dos de los entrevistados respondieron que sí. Cuando se les pidió que evaluaran del 1 al 10 su nivel de satisfacción con el material, uno de ellos le dio un 3 y el otro un 9.

Sin dudas, lo más interesante de las entrevistas dirigidas, fueron los comentarios al margen por parte de los ciclistas. Por ejemplo, algunos de ellos comentaron que la lana les resultaba molesta; da demasiado calor y genera picazón. Sin embargo, cuando se les preguntó por el Merino no sabían que era. A pesar de que usar lana para andar en bicicleta sonaba extraño, después de que se les explicaba qué era el Merino, los ciclistas parecían sorprendidos e interesados.

Otro comentario interesante fue “las camperas no pueden ser con volumen, no te podés mover y se inflan”. En el caso de los ciclistas urbanos, mayor volumen o espacio entre la prenda y el cuerpo no parecerían significar mayor comodidad.

Por otro lado, surgió una interesante contradicción en las respuestas de algunos de los entrevistados. Varios de los ciclistas que dijeron no pensar en cómo su traslado en bicicleta afectaba su vestimenta, se cambiaban al llegar a destino. Cuando se les preguntó qué pasaría si no se pudiesen cambiar, la mayoría respondió que no podría trasladarse en bicicleta. Este comportamiento se dio en aquellos entrevistados que recorrían más de 10 kilómetros diarios y usaban vestimenta técnica.

La conclusión de esta serie de entrevistas dirigidas es que el público objetivo de este proyecto debería limitarse a ciclistas que realizan trayectos cortos, es decir, aquellos que recorren hasta 10 kilómetros diarios. Los ciclistas que recorren distancias mayores suelen tener una actitud diferente con respecto a su vestimenta. Estos ciclistas suelen usar vestimenta técnica y cambiarse al llegar a destino.

La segunda conclusión de las entrevistas dirigidas es que la comodidad es la característica primordial entre los ciclistas. Su vestimenta debe ser ante todo cómoda. Para los ciclistas entrevistados, la comodidad es la mezcla entre un calce que se adapte al cuerpo y un material flexible, que no pique y ayude a controlar el sudor.

En cuanto al Merino, se puede concluir que existe poco conocimiento sobre el material entre los ciclistas. Sin embargo, existe interés y curiosidad una vez que les explica que es y sus beneficios.

Por último, también se podría concluir que este rechazo hacia la lana parece estar vinculado a la densidad del tejido de la prenda.

4.3 Resultados de la presentación en la 5ta Jornada de intercambio académico “Bicicleta y Universidad”

La presentación fue recibida de forma positiva por parte de los participantes. Varios de ellos expresaron su apoyo e interés en el proyecto, tanto durante la presentación como en las tarjetas.

Los participantes confirmaron que existe un interés por prendas que otorguen la comodidad de la vestimenta técnica pero que se vean como “ropa común”. Uno de los participantes comentó que el punto, en su opinión, está en encontrar el equilibrio entre comodidad y estética “por que no todos queremos ir de ciclistas deportivos cuando vamos por la calle”.

Se habló de pensar en la relación de la vestimenta con el clima, no solo desde la temperatura, sino también con respecto a la lluvia. En las tarjetas, varios de los ciclistas mencionaron la necesidad de prendas impermeables. “No existe mal clima para andar en bicicleta sino mala ropa” fue uno de los comentarios que surgió durante la charla.

Algunos de los participantes mencionaron la línea Commuter de Levi’s como referencia. Cuando se les preguntó si alguno tenía prendas de esta

línea, dijeron que no y que actualmente no se comercializaba en Uruguay. Conversando sobre este tipo de productos, mencionaron que en Buenos Aires sí se venden jeans Commuter de Levi’s pero que su precio les parecía demasiado alto (4000 pesos uruguayos aproximadamente). En varias oportunidades los participantes mencionaron que, a pesar de que el producto de Levi’s les parece una buena idea, el precio lo volvía inaccesible.

La lana Merino despertó gran interés entre los ciclistas que participaron de la presentación. Muy pocos conocían este material y su uso en la vestimenta para ciclistas. Se mencionó el uso del Merino en las remeras de la carrera L’Eroica de Punta del Este. Uno de los participantes comentó que había visto las remeras de la carrera pero que no había logrado reconocer de qué estaban hechas. “No tenía ni idea de que era lana. No era algodón, no era de Lycra...Era raro el material” fue el comentario.

Los ciclistas también comentaron sobre su experiencia con el uso de la lana en la bicicleta. “Vos salís de tu casa, decís tá, me pongo un bucito de lana y a las dos cuerdas te querés morir...por que es grueso, te empezás a transpirar”. Este comentario concuerda con las conclusiones de la Etapa A sobre el rechazo al tejido de punto denso. Cuando se le preguntó a este ciclista si estaba seguro si su buzo era de lana, dijo no recordar si era lana o alguna fibra sintética. Por otro lado, otro de los ciclistas comentó que utilizaba buzos de lana ya que sentía una diferencia notoria en el nivel del abrigo y en el control de la temperatura corporal.

Charlando sobre la lana surgieron preguntas sobre la accesibilidad y los procesos de producción del Merino en el Uruguay. Algunas ciclistas preguntaron sobre la producción de textiles livianos de Merino a nivel local, de donde se sacaría la materia prima y si la misma era de fácil acceso. Este tipo de preguntas hablan de un interés, no solo por las propiedades del Merino, sino también por su cadena productiva en el Uruguay.

También preguntaron si existe algún tipo de certificación para la vestimenta de ciclistas. Por ejemplo, un certificado de calidad para las prendas de ciclismo hechas de Merino.

Como ya se dijo, luego de la presentación se invitó a los participantes a dejar sus comentarios y sugerencias por escrito en unas tarjetas de papel. Se juntaron un total de 15 tarjetas. Los temas más mencionados y/o relevantes para la investigación fueron:

- Bolsillos en los pantalones que permitan guardar el celular cómodamente.
- Bolsillos accesibles.
- Promover modificaciones caseras a prendas ya existentes.
- Ponchos como abrigos cómodos para el ciclista.
- Los pantalones tienen que ser fuertes, cómodos y elásticos.
- Interés en el Merino (Iban a seguir investigando sobre el tema, quedaban a la espera de este tipo de prendas, les parecía un material interesante que no conocían).

- Prendas lindas y visibles por el resto de las personas en el tránsito.
- Diseño de prendas semi-formales o formales para trabajar (tipo oficinista)
- Las prendas superiores son las que generan mayor impacto.
- Impermeables. Prendas para la lluvia que no te hagan transpirar y te dejen respirar el cuello.
- Jeans o pantalones cargo que no sean tan rígidos.
- Molestias con las costuras de los pantalones con relación al sillín.
- Desgaste de los pantalones y roturas causadas por el sillín.
- ¿Cómo es la accesibilidad del Merino en el Uruguay?
- Como ciclista le gustaría conocer más sobre las propiedades de los materiales (fibras, tejidos) para poder elegir sus prendas.
- Frío en la parte anterior de las piernas.

En resumen, las conclusiones obtenidas en la Encuesta online y en las Entrevistas dirigidas coinciden con los comentarios realizados por los ciclistas el intercambio. Los mismos estaban interesados en prendas para andar en bicicleta que logren el equilibrio entre comodidad y una estética no deportiva.

También parece haber un interés, desde el punto de vista del ciclista como consumidor, en conocer las propiedades de los materiales y la cadena de valor de la prenda.

La impermeabilidad (protección contra la lluvia) fue la necesidad que más se mencionó en las tarjetas.

Los pantalones, sobre todo los jeans, son un tipo de prenda que genera molestias tanto en hombres como mujeres. Las molestias mencionadas se vinculan con el calce, el material, los bolsillos y la durabilidad del jean. Los ciclistas manifestaron interés en este tipo de prendas y mencionaron la dificultad para obtenerlos en el mercado local. Se debe tener en cuenta que, a pesar de que los participantes estaban muy interesados en la propuesta, no son insensibles al precio del producto. El factor precio surgió varias veces durante la charla.

Por último, en las tarjetas se mencionó a la vestimenta formal (tipo oficinista) pensada para ciclistas como un posible nicho de mercado. Este comentario es interesante ya que, en la Etapa A sólo el 12,3% de los ciclistas dijo utilizar vestimenta formal para ir a trabajar.



Figura 32: Tarjetas con comentarios recolectadas durante la presentación

4.4 Resultados de las entrevistas en profundidad

Los ciclistas entrevistados realizan trayectos de entre 5 y 10 Km. Los mismos no dejan que su traslado en bicicleta defina su vestimenta, pero sí piensan en la bicicleta a la hora de elegir su ropa. Sin embargo, cuando la cantidad de kilómetros recorridos aumenta o usan la bicicleta con una finalidad deportiva, la vestimenta pasa a ser técnica.

Para estos ciclistas, la vestimenta técnica no es una opción para la vida cotidiana. La misma, no solo les resulta poco atractiva estéticamente, sino que es incompatible con sus trabajos o lugares de estudio. Algunos de los entrevistados mencionaban que no podrían vestirla para ir a clase o a reuniones de trabajo. Este tipo de situaciones reflejan el concepto de incomodidad psicológica explicado en el capítulo EL CONFORT DE LA VESTIMENTA (Ver 3.6).

Para los entrevistados, el concepto más asociado a la bicicleta es libertad. No es la primera vez que este concepto surge en la investigación. En etapas anteriores, otros ciclistas también habían mencionado la sensación de independencia que ofrece la bicicleta.

La autonomía, la flexibilidad en los horarios y el ahorro de tiempo fueron los principales motivos por los que los entrevistados elegían a la bicicleta. También mencionaron que, además de llegar más rápido, la bicicleta les permite hacer ejercicio, cuidar del medio ambiente y sentirse de mejor humor. En definitiva, para estos ciclistas, la bicicleta es la forma “más inteligente” de trasladarse en la ciudad.

Todos los entrevistados usan mochila al trasladarse en bicicleta. En ella llevan los objetos que necesitan para su jornada. Allí también guardan alguna prenda extra por si se quieren cambiar al llegar a destino, abrigos, y ponchos o camperas que los protejan de la lluvia. Los entrevistados comentaron que la mejor opción sería llevar sus pertenencias en alforjas. Sin embargo, por diferentes motivos, no las utilizan.

Cuando se preguntó a los ciclistas que prendas evitaban ponerse al andar en bicicleta, abrigos gruesos, prendas de lana y jeans fueron las respuestas más frecuentes. Las molestias provocadas por los jeans llamaron particularmente la atención debido a la amplia oferta de calidades, calces y diseños que hay en el mercado. Ambas ciclistas entrevistadas mencionaron lo ajustado de los jeans, el alto de los tiros y la profundidad de los bolsillos delanteros como problemáticas. Según comentaban, los bolsillos delanteros no suelen ser lo suficientemente profundos para guardar los teléfonos celulares. Esto genera que los mismos se caigan o queden en el pliegue entre el tronco y la pierna provocando molestias al pedalear. Sobre la altura de los tiros mencionaron que, si los mismos son muy bajos, el área de la espalda baja queda descubierta y las hace sentirse incómodas. También mencionaron que, si los pantalones no son lo suficientemente flexibles y con el ajuste adecuado, les molestan las rodillas al pedalear.

Las respuestas sobre si las molestias son mayores en las partes de arriba (camperas, remeras, camisas, etc.) o de abajo (pantalones, polleras, shorts, etc.) fueron divididas. Un ciclista planteó que no hay un sector más problemático que el otro, sino que las necesidades son distintas. En las prendas

superiores las necesidades se vinculan con el manejo de la temperatura del cuerpo y la regulación de la humedad. Las partes de abajo deben ser prácticas y cómodas a la hora de pedalear. Ambas partes son críticas, pero con requerimientos diferentes.

Para los ciclistas entrevistados la bufanda y los guantes son los accesorios esenciales para trasladarse en bicicleta en invierno.

Todos los entrevistados estuvieron de acuerdo con que el sudor en la espalda generado por la mochila es un problema. Sin embargo, ninguno ha encontrado una solución para esta molestia. Consideran al sudor en la espalda parte del trasladarse en bicicleta.

En más de una oportunidad, se observaron en las calles de Montevideo ciclistas que se sacan alguna prenda en un semáforo y la ataban al manillar o en su cintura. Esta situación llevó a la pregunta ¿Te ha pasado de tener que sacarte un abrigo mientras estabas en la bicicleta? ¿Qué haces con esa prenda?

Los ciclistas entrevistados guardan su abrigo extra en la mochila, lo atan al manillar o en su cintura. Esta última opción puede traer consecuencias como las que comentaba una ciclista: la camisa que ató a su cintura se enganchó con la cadena y se rompió. Desde el diseño, se puede pensar en algún sistema de guardado rápido que permita enganchar la prenda a la bicicleta evitando molestias o roturas.

La mayoría de los entrevistados no se traslada en bicicleta en los días de lluvia intensa. En los días de lluvia ligera utilizan alguna campera impermeable liviana. Uno de los ciclistas entrevistados que sí sale los días de lluvia utiliza un poncho que lo cubre tanto a él como a su bicicleta. En más de un caso, los ciclistas conservan sus ponchos o camperas doblados dentro de la mochila. El impermeable debe ser ligero y poco voluminoso para que ocupe escaso lugar en la mochila.

Los ciclistas entrevistados tenían un conocimiento diverso sobre la lana Merino y sus propiedades. Su relación con la fibra iba desde no saber que era hasta ser fanáticos de esta. Al igual que en etapas anteriores, una vez que se explicaban las propiedades de la lana Merino, los ciclistas decían estar interesados en prendas hechas de este material con la condición de que no generen calor excesivo ni picazón. En la mayoría de los casos, no conocían las prendas de ciclismo de lana.

Sobre el chaleco reflectivo, la mayoría de los entrevistados no lo usa por diferentes motivos. Algunos lo consideran antiestético y poco práctico. Estos mismos ciclistas consideran que otros accesorios reflectivos como bandas en los tobillos, imanes, cascos, prendas, buffs y luces en la bicicleta son más eficientes que el chaleco. Para estos ciclistas, el reflectivo en los accesorios puede ser llamativo mientras que en las prendas debe ser discreto. Por otro



Figura 33: Ciclista ató el bajo de su pantalón en un nudo para evitar que este se enganchara de la cadena.

lado, una de las entrevistadas dijo usar el chaleco sin ningún tipo de problema. Dicha ciclista comentaba que, al no usar el chaleco, los ciclistas quedan camuflados en el tránsito. Todos los entrevistados estuvieron de acuerdo con que las medidas para hacerse visibles en el tránsito son necesarias y dan la sensación de mayor seguridad, lo cual no significa mayor protección.

Una de las ciclistas entrevistadas hizo un interesante comentario sobre el uso de detalles reflectivos en los brazos, codos y tobillos. Ella comentaba que los detalles reflectivos en los tobillos le pueden proporcionar más información al resto de los conductores. Al notar movimiento de los pies, los otros vehículos se darían cuenta que no es una moto sino una bicicleta y que, por lo tanto, su velocidad de reacción es menor. También comentaba que los detalles reflectivos en los brazos pueden ayudar a hacer más visibles las señales de tránsito que los ciclistas realizan con las manos.

Para los ciclistas entrevistados las prendas superiores ideales deberían ser livianas, que regulen la temperatura, que se puedan guardar fácilmente en la mochila, que los protejan de la lluvia y que tengan bolsillos de acceso rápido. Los puños deberían ser elásticos y extensibles, que abriguen más allá de las muñecas. Cuando se les preguntaba sobre la posibilidad de tener ventilaciones en las prendas, los mismos dijeron no conocer cómo funcionaría este sistema, pero que estarían interesados.

Idealmente, las prendas inferiores serían pantalones flexibles, no excesivamente ajustados, de tiro alto. Los bolsillos serían profundos de forma tal que los celulares no molesten durante el pedaleo.

Tanto para las prendas superiores como las inferiores, los ciclistas pidieron que el celular se pueda tener al alcance de forma rápida y cómoda.

En conclusión, las entrevistas permitieron profundizar en las costumbres y opiniones de los ciclistas urbanos uruguayos. A pesar de que los resultados presentados anteriormente resumen los puntos más importantes, es interesante ver la relación que cada uno de los entrevistados tiene con su bicicleta (Ver ANEXOS).

4.5 Conclusiones de la investigación del usuario

La amplia mayoría de los ciclistas entrevistados viste de manera semi-formal o informal para ir a trabajar, estudiar o hacer mandados. Los ciclistas dicen que su vestimenta diaria no es un impedimento para trasladarse en bicicleta. Sin embargo, la mayor parte de estos elige su ropa pensando en la bicicleta.

La vestimenta formal o de oficina (saco, pantalón de vestir, corbata, etc.) es percibida por los ciclistas como la más incómoda y menos compatible con la bicicleta. Los ciclistas perciben a los ciclistas oficinistas como un nicho de mercado.

Aquellos ciclistas que recorren tramos de entre 5 y 10 Km tienden a no cambiarse a llegar al destino. Los ciclistas que recorren distancias mayores suelen usar vestimenta técnica durante el traslado.

La comodidad es la característica fundamental para los ciclistas. Para estos usuarios la comodidad es una mezcla entre un calce que se adapte al cuerpo y un material flexible, que no pique y ayude a controlar el sudor.

Los tirones y falta de flexibilidad en la zona de los brazos y la espalda, el frío causado por el viento, las manchas en la ropa y la relación mochila-sudor en la espalda fueron las problemáticas más mencionadas.

Las problemáticas en las prendas superiores e inferiores son igualmente críticas pero diferentes. En las partes de arriba el enfoque debe estar en la regulación de la temperatura y la humedad. En las partes de abajo las necesidades son más "mecánicas" y tienen que ver con el confort en el movimiento.

Los jeans son un tipo de prenda que genera molestias en hombres y mujeres.

Existe un rechazo hacia la lana como material, pero muy poco conocimiento sobre sus propiedades. Los ciclistas suelen asociar a la lana con el tejido de punto denso que genera picazón y abrigo excesivo. Al explicar qué es la lana Merino, sus propiedades y que con la misma se pueden crear textiles livianos los usuarios se vieron interesados por el material.

A pesar de que la mayoría de los ciclistas no sale los días de lluvia, los mismos manifestaron la necesidad de prendas impermeables que sea livianas, que se puedan guardar en la mochila y que protejan tanto al usuario como a la bicicleta.

El chaleco reflectivo es considerado antiestético y poco práctico. El uso de otro tipo de accesorios reflectivos resulta más eficiente para los ciclistas. Sin embargo, reconocen que no todos los ciclistas tienen en cuenta la necesidad de hacerse visibles en el tránsito. Detalles reflectivos en los brazos pueden ayudar a hacer más visibles las señales de tránsito que realizan los ciclistas, principalmente durante la noche.

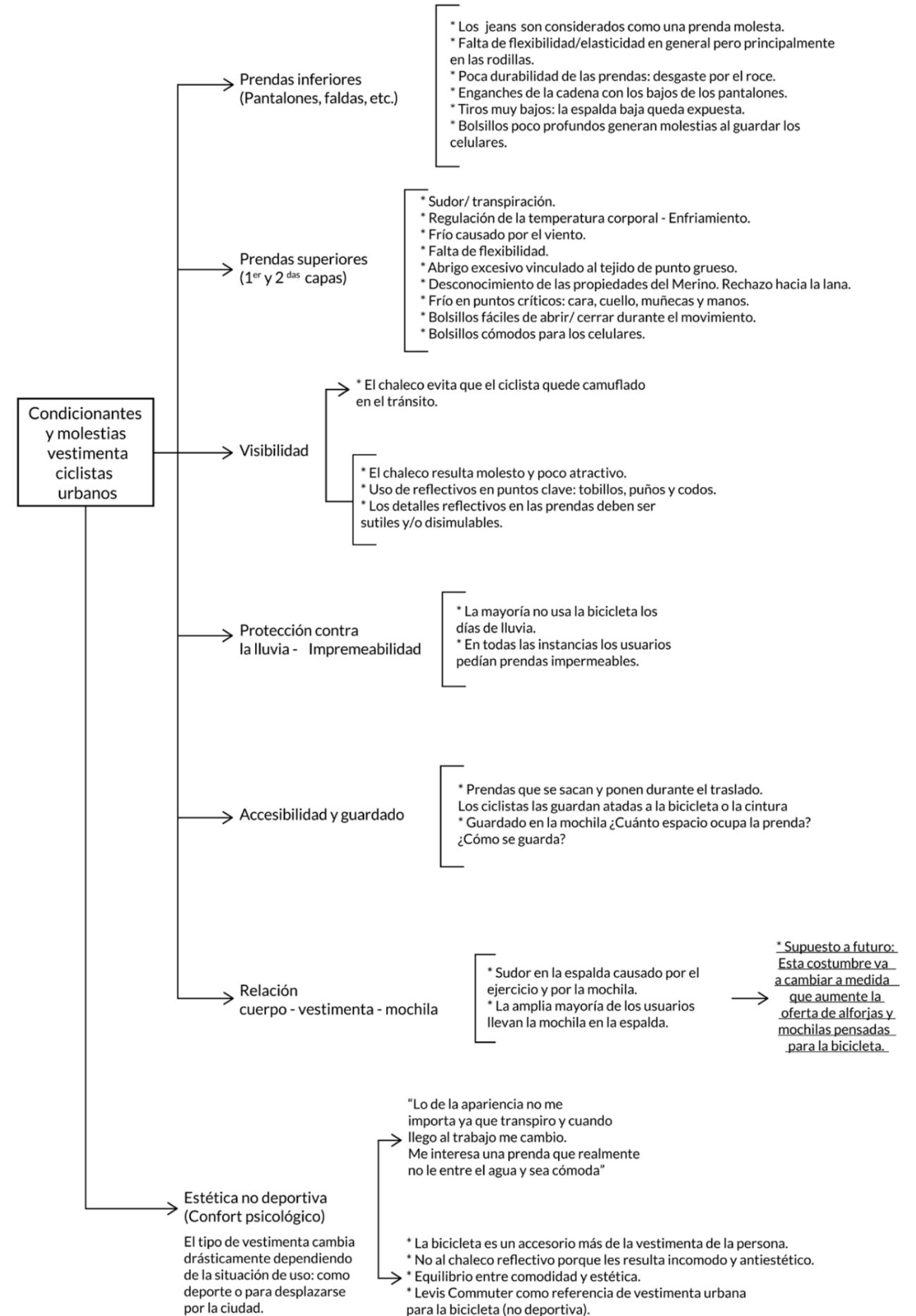
En cuanto a los accesorios, gran parte de los ciclistas llevan su mochila en la espalda. A la hora de diseñar se deberá tener en cuenta cómo influye este accesorio en la relación cuerpo-vestimenta-mochila. A pesar de esto, se debe considerar que esta costumbre probablemente cambie en los próximos años. A medida que crezca la oferta en el mercado local de alforjas y mochilas pensadas para la bicicleta, estos usuarios tenderán a cambiar su clásica mochila por este tipo de accesorios.

La bufanda y los guantes son los accesorios indispensables para andar en bicicleta en invierno. También se debe tener en cuenta el uso del celular por parte de los usuarios. El mismo debe quedar al alcance de forma rápida y cómoda.

Existe un público dentro de los ciclistas interesado, no solo en la practicidad, sino en la estética del producto. Sin embargo, los mismos no son insensibles al precio.

Por último, la libertad es el concepto con el que más se asocia a la bicicleta.

El siguiente cuadro resume las principales conclusiones de la investigación del usuario. Este cuadro fue utilizado como guía durante todo el proceso de diseño.



4.6 Descripción del público objetivo

El público objetivo de esta tesis son hombres y mujeres uruguayos que utilizan la bicicleta para trasladarse. Los mismos eligen a la bicicleta por sobre otros medios de transporte ya que la consideran una forma “inteligente” de moverse por la ciudad. Valoran la libertad e independencia que ofrece la bicicleta: los libera de tener que lidiar con los horarios de los ómnibus, el congestionamiento del tránsito y el mal humor de los conductores. Consideran que la misma los relaja y les deja una sensación de bienestar después de su uso. También eligen a la bicicleta porque les permite cortar con el sedentarismo de la vida diaria mientras van de camino a trabajar, estudiar o hacer mandados. Por último, este es un público interesado en el cuidado del medio ambiente. Por lo tanto, valoran que la bicicleta sea un medio de transporte que no provoca contaminación atmosférica mientras se usa.

Este público está compuesto por un 60% hombres y 40% mujeres de entre 20 y 40 años. Esto significa que el público objetivo está compuesto principalmente por la generación de los millennials.

Estos ciclistas recorren hasta 10 kilómetros por trayecto, sus viajes son unimodales y no se cambian de ropa al llegar a destino.

En su vida laboral o estudiantil visten de manera semi-formal. Buscan que sus prendas les permitan pedalear de forma cómoda, que ayuden a regular la temperatura corporal y los protejan del clima. No usan el chaleco reflectivo (amarillo o naranja) por que lo consideran poco práctico y antiestético. Prefieren que sus prendas tengan detalles reflectivos y/o flúor que los vuelvan más visible en el tránsito, pero que puedan guardarse o disimularse cuando no están en la bicicleta. Para este público, la bicicleta, y los objetos vinculados a ella, forman parte de su estilo personal. En sus prendas buscan colores, cortes y texturas atractivas que logren equilibrar la comodidad de la vestimenta deportiva con la estética de la vestimenta semi-formal. Les gustan los detalles inesperados y las soluciones prácticas que mejoren su experiencia de uso. También buscan que sus prendas perduren en el tiempo; no son partidarios del use y tire.

Actualmente, estos ciclistas suelen llevar su mochila en la espalda. Sin embargo, a medida que crezca la propuesta de alforjas y mochilas pensadas para la bicicleta en el mercado local, estos usuarios cambiarán la clásica mochila por opciones que no les acentúe el sudor en la espalda. En ellas llevan los objetos que necesitan para su jornada.

4.7 Moodboard



5.

Proceso de diseño

- 5.1 Collage, carta de colores e inspiración estética
- 5.2 Ficha Diseño I: Pantalones
- 5.3 Ficha Diseño II: Abrigos livianos (2o capas)
- 5.4 Ficha Diseño III: Tejido de punto
- 5.5 Ficha Diseño IV: Remera (1° capas)
- 5.6 Ficha Diseño V: Abrigo resistente al agua
- 5.7 Ilustración colección
- 5.8 Fotos prendas finales

5.1 Collage, carta de colores e inspiración estética

El vínculo del ciclista urbano con la ciudad, más específicamente, con Montevideo fue la inspiración estética de esta colección.

Montevideo es una de las mejores ciudades a nivel mundial para apreciar el estilo Art Déco. Dicho estilo, que vivió su apogeo entre 1920 y 1940, se caracteriza por las formas geométricas, los volúmenes escalonados, las abstracciones de la naturaleza, la simetría y las líneas aerodinámicas. En un recorrido de unos pocos kilómetros por los barrios Ciudad Vieja, Centro y Cordón se pueden observar notables ejemplos del Art Déco montevideano.

Estos emblemáticos edificios y su vínculo con el paisaje de Montevideo inspiraron tanto la paleta de colores como las formas de esta colección. También se tomó como referencia el manejo del color en bloque que utiliza el artista uruguayo Antonio Carrau en sus obras.



5.2 Ficha Diseño I: Pantalones

Condicionantes y molestias a tratar

Al momento de diseñar soluciones funcionales para los pantalones se tomaron las siguientes condicionantes y molestias como guía:

- Falta de flexibilidad general, especialmente en las rodillas.
- Tiros traseros demasiado bajos, la espalda baja queda al descubierto.
- Enganches de la cadena con los bajos.
- Desgastes provocados por el roce.
- Bolsillos poco profundos, incómodos para guardar los celulares. El acceso al celular debe ser fácil y rápido.
- Uso de reflectivos en punto clave: tobillos y bolsillos traseros.
- Los detalles reflectivos se tienen que poder disimular mientras no se está en la bicicleta.
- Material impermeable pero que permita el pasaje de la humedad.
- Corte semi- formal.

Textiles seleccionados para esta tipología de prenda



Nombre: Gabardina de algodón

Composición: 98% Algodón 2% Elastano

Justificación: Material que mejor se adapta a las necesidades del ciclista urbano. Resistente a la abrasión, flexible debido a su contenido de elastano, fresco gracias al alto porcentaje de algodón. Se puede teñir fácilmente en los colores deseados. Se tratará con el spray Nilotex para lograr un acabado resistente al agua que no modifica la suavidad de la tela.

Primer prototipo y primeros swatches con opciones de bajos

Pruebas calce pantalón



Conclusiones calce primer prototipo:

- Pantalón confeccionado en tela sustituta (lienzo 100% algodón).
- Refuerzo en entrepierna aprobado. No se nota cuando la persona está parada o caminando y reduce las molestias provocadas por las costuras del tiro.
- Tiro aprobado. No queda expuesta la zona de la espalda baja.
- La cintura quedó muy chica, debe ser consecuencia de prolongar tanto el tiro trasero. Revisar moldería pretina: hacer doble y con forma en una única pieza.
- Reducir ancho de pierna. Eliminar las pinzas delanteras.

Pruebas bolsillo francés



El celular se sube con el movimiento y no queda cómodo.

Boca bolsillo francés se abre pero los objetos no se caen. Esta pieza triangular no aporta a la funcionalidad del bolsillo

La forma en escalón de la bolsa de bolsillo no traba al celular como se esperaba.

Conclusiones bolsillo francés primer prototipo:

- Eliminar pieza triangular de boca de bolsillo.
- Dar 2 cm más de largo a la bolsa de bolsillo. Modificar su forma.
- Ver cómo evitar que la boca de bolsillo tienda a abrirse.

Swatch I: Bajo con velcro



El velcro se coloca en el dobladillo del pantalón. Es visible cuando el usuario se remanga el pantalón.

Estampa reflectiva en todo el contorno de la pierna.

Ajuste velcro con material reflectivo

Conclusiones bajo con velcro:

- No es el mejor método. Es demasiado aparatoso para el interior de la prenda.
- Excelente visibilidad en la noche.
- Confeccionado en tela sustituta (gabardina 50% algodón 50% poliéster).

Swatch II: Bajo con elástico, broche a presión y estampa reflectiva



No es fácil de usar. La tela tiende a irse hacia atrás. El usuario se remanga el pantalón para que el ajuste sea visible.

Buena visibilidad en la noche.

El elástico recorre el interior del dobladillo y cuenta con una pieza de gabardina con el broche a presión.

Conclusiones bajo con elástico, broche a presión y estampa reflectiva:

- No resultó fácil de usar. Se necesitan ambas manos para cerrar el broche.
- La tela se arruga demasiado al estar apretada por el elástico. Cuando se ajusta el ancho de la pierna, el pliegue que genera la tela es tosco y no queda cómodo.

Swatch III: Bajo con estampa reflectiva, vivo de alta visibilidad y broches a presión



Excelente visibilidad en la noche.

Remangar el pantalón para hacer visible la solución.

Conclusiones bajo con estampa reflectiva, vivo de alta visibilidad y broches a presión:

- Aumentar el ancho del vivo de alta visibilidad.
- Los broches a presión son fáciles de usar. Aumentar la distancia entre los broches para un mejor ajuste.
- El pliegue que genera el exceso de tela al cerrar los broches provoca un pico extraño que puede engancharse con la cadena. Ver cómo mejorar pliegue.

Swatch IV: Bajo con estampa reflectiva, vivo de alta visibilidad e imanes



Fácil de usar. Solución colocada en el dobladillo del pantalón. El usuario la puede hacer visible al remangar el pantalón.

Excelente visibilidad en la noche.

Al usuario le costó entender donde están ubicados los imanes. Marcar la ubicación de alguna forma.

Conclusiones bajo con estampa reflectiva, vivo de alta visibilidad e imanes:

- Los imanes no molestan ni se imantan a los objetos como mesas o sillas cuando no se está en la bicicleta. Marcar la ubicación de los imanes. Usar imanes un poco más fuertes.

Swatch V: Bajo con estampa reflectiva y vivo de alta visibilidad



Excelente visibilidad en la noche.

Vivo de alta visibilidad colocado en la costura lateral.

El dobladillo se puede doblar más de una vez y se sigue viendo la estampa reflectiva

Conclusiones bajo con estampa reflectiva y vivo de alta visibilidad:

- Mejorar el diseño de la estampa, vincularlo con la inspiración Art Decó.
- Opción de bajo para pantalones más ceñidos a la pierna que no requieren ajuste.

Swatches con opciones de bolsillo para guardar el celular

Bolsillo con pestaña



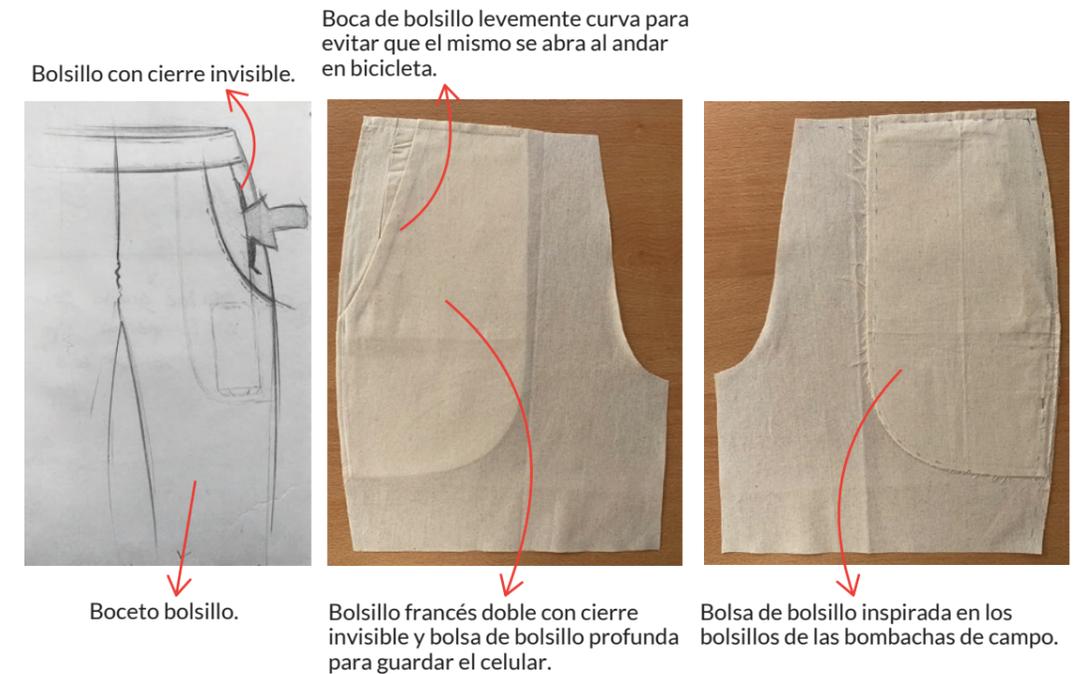
Boceto bolsillo con pestaña. Colocar el bolsillo a la mitad del muslo evita molestias al pedalear.

El celular no molesta ni se cae del bolsillo.

Conclusiones bolsillo con pestaña:

- La ubicación del bolsillo en la pierna está correcta. El celular no molesta al estar parado o sentado.
- Aumentar el tamaño de la pestaña ya que tiende a quedar abierta.

Bolsillo francés doble



Bolsillo con cierre invisible.

Boca de bolsillo levemente curva para evitar que el mismo se abra al andar en bicicleta.

Boceto bolsillo.

Bolsillo francés doble con cierre invisible y bolsa de bolsillo profunda para guardar el celular.

Bolsa de bolsillo inspirada en los bolsillos de las bombachas de campo.

Conclusiones bolsillo francés doble:

- Bolsillo aprobado: el celular no se cae ni molesta. La forma y profundidad de la bolsa de bolsillo es correcta, el celular queda a la mitad del muslo aprox.
- Apertura para boca bolsillo con cierre invisible está correcta.

Segundo prototipo (Prototipo Pre-Entrega)

Pruebas calce pantalón

Nuevo molde base con modificaciones: Se redujo el ancho de pierna, se eliminaron las pinzas delanteras, la pretina se hizo enterna, doble y con forma.

En un mismo prototipo se plantearon diferentes opciones de soluciones para poder comprarlas entre si y ahorrar tiempo.

Se prolongó el tiro trasero pero no tanto como en el primer prototipo.

Dos opciones de bolsillos traseros con detalles reflectivos.

Pieza de refuerzo en entropierna para reducir molestias causadas por el tiro (idem primer prototipo).



Bolsillo francés doble (idem swatch).

Bolsillo con cierre para guardar el celular.

Bajo con estampa reflectiva, vivo de alta visibilidad e imanes.



Bolsillo delantero.

Bolsillo con pestaña para guardar el celular (idem swatch).

Bajo con estampa reflectiva, vivo de alta visibilidad y broches a presión.

Conclusiones calce segundo prototipo:

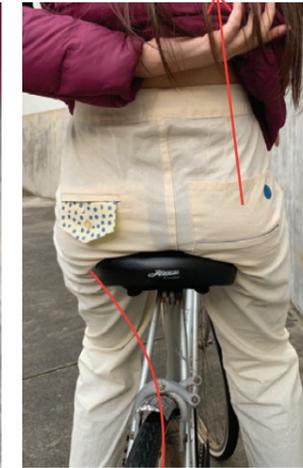
- El calce mejoró con respecto al primer prototipo. Reducir ancho cadera 1 cm.
- Revisar largo total, quedó un poco corto y los bajos tienden a quedar a la mitad de la pantorrilla cuando se está en la bicicleta.
- Pretina mejoró considerablemente con respecto al primer prototipo. Se adapta mejor al cuerpo.

Pruebas tiro y bolsillos traseros



Corregir el exceso de tela en la moldería.

Bolsillo tipo plastrón con vivo y estampa reflectiva.



Bolsillo ojal con tapa. La tapa con estampa reflectiva se sostiene con un botón. La tapa se puede guardar en el bolsillo.

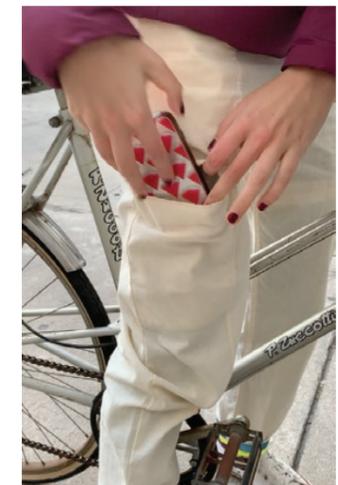


Muy buena visibilidad de los bolsillos traseros.

Conclusiones tiro y bolsillos traseros:

- Alto tiro trasero aprobado. Revisar moldería trasera, queda un exceso de tela en la zona de la espalda baja. Hacer solo 2 pinzas traseras.
- Bolsillo con tapa: Aprobado. Vincular el diseño de la estampa reflectiva con el Art Decó. Revisar la inclinación del bolsillo, no favorece.
- Bolsillo tipo plastrón aprobado.

Pruebas bolsillo con pestaña



Conclusiones bolsillo con pestaña:

- El celular no molesta al pedalear. Al no tener un avío que lo sujete da menos sensación de seguridad. Los objetos no se caen y es de fácil acceso.
- Aumentar más aún el ancho de la pestaña.

Pruebas bolsillo delantero



Conclusiones bolsillo delantero:

- No aprobado. El celular molesta al andar en bicicleta ya que se mueve y pega en el hueso de la cadera. Da la sensación de que el celular se va a caer.
- Agrandar el tamaño de la boca del bolsillo.
- Forma bolsa de bolsillo no aprobada. Al estar sujeta al cierre provoca las molestias mencionadas anteriormente.

Pruebas bajo con broche a presión, estampa reflectiva y vivo de alta visibilidad



A diferencia del swatch anterior se colocaron los broches en el lateral de la prenda: uno en la delantera y el otro en la trasera.

Revisar largo total pantalón. Tiende a subirse y quedar en la pantorrilla.

Conclusiones bajo con broche a presión:

- Ajuste aprobado. La nueva ubicación de los broches ayuda al usuario a hacer el ajuste. Agregar un broche a presión más para ofrecer más de una opción de ajuste.
- Muy buena visibilidad del reflectivo en la noche.

Pruebas bajo con imanes, estampa reflectiva y vivo de alta visibilidad



A diferencia del swatch anterior los imanes se colocaron en el lateral de la pierna y se marcaron con un círculo gris.

Conclusiones bajo con imanes:

- Colocar los imanes en el lateral y marcar su ubicación mediante una estampa reflectiva mejoró la experiencia de uso. Agregar un imán más para ofrecer más de una opción de ajuste.
- El ancho de pierna quedó demasiado angosto y el imán tiende a abrirse con el uso. Revisar largo total del pantalón y ancho del bajo.

Pruebas bolsillo con cierre invisible para guardar el celular



El bolsillo queda disimulado en un corte.

Esta fue la opción más cómoda y fácil de usar para guardar el celular.

Conclusiones bolsillo con cierre invisible para guardar el celular:

- Bolsillo aprobado. No molesta al andar en bicicleta debido a su ubicación a la mitad del muslo. Es fácil de abrir y cerrar mientras se está en la bicicleta.

Pruebas bolsillo francés doble



Bolsillo ídem swatch mencionado anteriormente.

Conclusiones bolsillo francés doble:

- Bolsillo aprobado. El bolsillo simple es de fácil acceso, el celular no se sale ni molesta durante su uso. Tamaño y forma bolsa de bolsillo aprobado. El bolsillo con cierre invisible es cómodo y seguro.
- Que la boca de bolsillo sea levemente curva ayudó a que el bolsillo no tienda a abrirse en la zona de la unión entre el tronco y la pierna.

Swatches finales para Pre-Entrega

Swatch bajo con imanes



A diferencia del segundo prototipo, este swatch cuenta con dos opciones de ajuste.

Conclusiones swatch bajo con imanes para Pre-Entrega:

- Aumentar la distancia entre los imanes. El agregar un imán extra no genera molestias al usuario. Opción de bajo aprobada.

Swatch bolsillo con pestaña



A diferencia del segundo prototipo, la pestaña en este swatch es más ancha y se agregó entretela en la pestaña y la boca de bolsillo.

Conclusiones bolsillo con pestaña para Pre-Entrega:

- Bolsillo aprobado. La pestaña no tiende a quedar abierta con el uso, el acceso al mismo sigue siendo fácil y rápido.

Swatches con pruebas acabado repelente al agua Nilotex



Se aplicó el acabado en spray repelente al agua Nilotex sobre un rectángulo de gabardina (98% algodón 2% elastano) y se dejó curar como indica el fabricante. Se testeó este debajo de una canilla y de la lluvia como muestran las fotos. Para corroborar que el agua no pasase se colocó un pañuelo de papel por debajo.

Pruebas sobre el material final.

Conclusiones acabado repelente al agua Nilotex:

- Acabado aprobado. El agua no atravesó la tela en ninguna de las dos pruebas. La gabardina no perdió ni su suavidad ni su elasticidad.

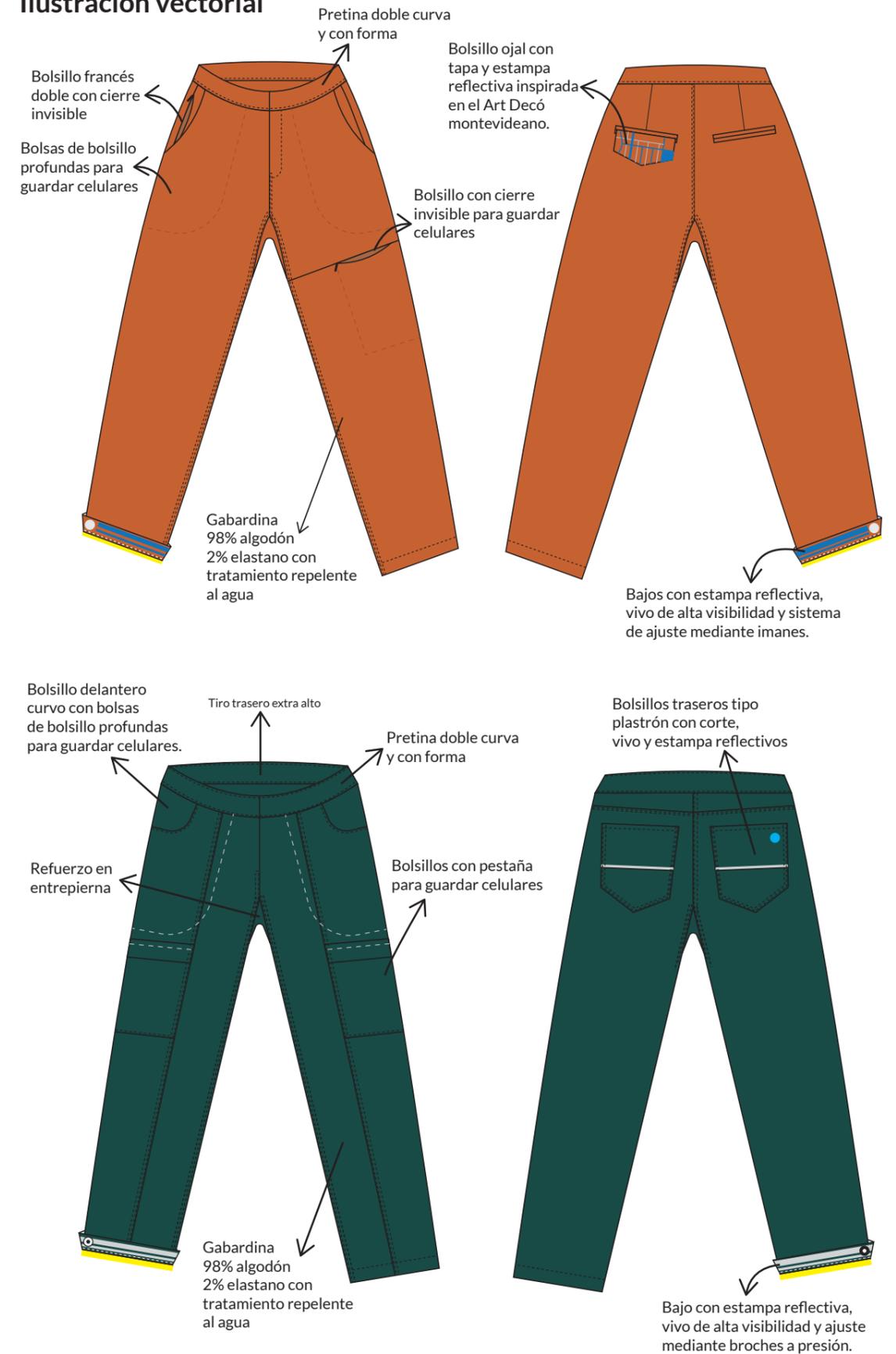
Conclusiones

En conclusión, mediante la combinación de diferentes recursos textiles, se logró una prenda que puede ayudar a mejorar las condicionantes planteadas por los ciclistas urbanos.

La elección de los diferentes elementos que componen a esta prenda (tela, bolsillos, cierres, moldería, reflectivos, imanes, etc.) tuvo como guía los resultados obtenidos en la investigación del usuario. Lo que se buscó fue lograr una prenda funcional y cómoda pensada para el pedaleo de corta distancia. De forma rápida y fácil el ciclista puede hacer visibles los detalles reflectivos, ajustar el ancho de pierna y tener acceso a su celular sin que este le moleste al estar en movimiento.

Como resultado se plantean dos opciones de pantalones pensados para un uso tanto en la bicicleta como fuera de ella. Se presentan dos opciones de calce: uno más acinturado y otro más recto.

Ilustración vectorial



5.3 Ficha Diseño II: Abrigos livianos (2° capas)

Condicionantes y molestias a tratar

Al momento de diseñar soluciones textiles para los abrigos livianos (2das capas) se tomaron las siguientes condicionantes y molestias como guía:

- Regulación de la temperatura corporal – enfriamiento.
- Frío causado por el viento.
- Falta de flexibilidad.
- Frío en puntos críticos: cara, cuello, manos y muñecas.
- Bolsillos fáciles de abrir y cerrar en la bicicleta.
- Bolsillos cómodos para los celulares.
- Uso de reflectivos en puntos clave: puños y codos.
- Los detalles reflectivos deben ser sutiles y/o disimulables.
- Estilo semi-formal.

Textiles seleccionados para esta tipología de prenda



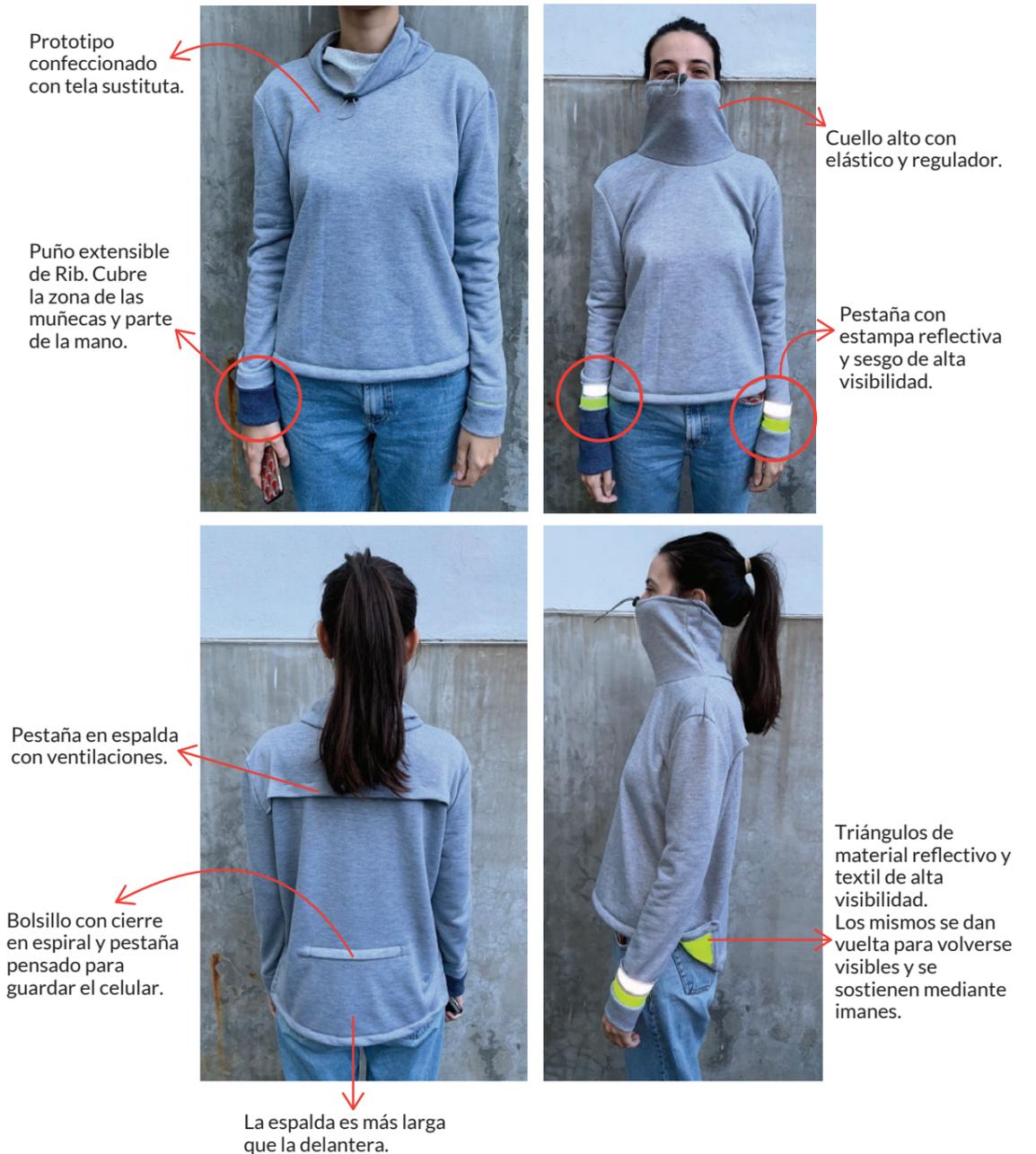
Nombre: Felpa French Terry
Composición: 100% lana Merino
Estructura: Tejido de punto
Justificación: La felpa French Terry permite desarrollar prendas elásticas que proporcionan un abrigo liviano. Se eligió que la misma sea 100% lana Merino debido a las propiedades mencionadas anteriormente (Ver 3.7.2).



Nombre: Microfibra
Composición: 100% poliéster
Estructura: Tejido plano
Justificación: Al ser de trama cerrada permite disminuir el frío provocado por el viento en zonas críticas como, por ejemplo, el pecho.

Primer prototipo

Pruebas calce



Conclusiones calce primer prototipo:

- Cambiar la moldería base. El primer prototipo quedó chico de sisa, grande de espalda y corto de largo total.
- Cuello alto no aprobado. Revisar moldería y agregar 3 o 4 cm más de alto. Colocar el regulador del elástico al costado, no al frente. El usuario sí queda protegido del viento y el frío.

Pruebas pestaña con ventilaciones en espalda



La pestaña no se cosió entera. Se dejaron espacios sin costura y se hicieron atraques puntuales.



La pestaña queda levantada. Mejorar planchado o agregar entretela.

Conclusiones pestaña con ventilaciones en la espalda:

- Bajar la ubicación del corte 1,5 cm. Mejorar los atraques y su ubicación.
- La pestaña tiende a quedar levantada, mejorar. El usuario sí siente que aumenta la ventilación de la prenda con esta solución.

Pruebas bolsillo con cierre y pestaña en espalda



Conclusiones bolsillo con cierre y pestaña en espalda:

- No molesta al andar en bicicleta y es de fácil acceso. Sí molesta un poco al estar parado.
- Coser la bolsa de bolsillo a la espalda para evitar que los objetos guardados se muevan al andar en bicicleta. Ubicación en la espalda aprobada.
- Hacer esta solución más elegante, integrar mejor el bolsillo a la prenda mediante un corte y un cierre invisible.

Pruebas triángulos de reflectivo y textil de alta visibilidad



Se colocó el imán en el dobladillo de la prenda. El otro polo está pegado en la trasera.



Ver de combinar el textil de alta visibilidad con la estampa reflectiva.

Conclusiones triángulos reflectivos y de textil de alta visibilidad:

- No aprobado. La solución no resulta intuitiva, al usuario le cuesta encontrar el imán y entender cómo se usa. El imán no quedó colocado de forma prolija.
- Buena visibilidad de los triángulos tanto de día como de noche.

Pruebas puño simple con pestaña reflectiva y sesgo de alta visibilidad

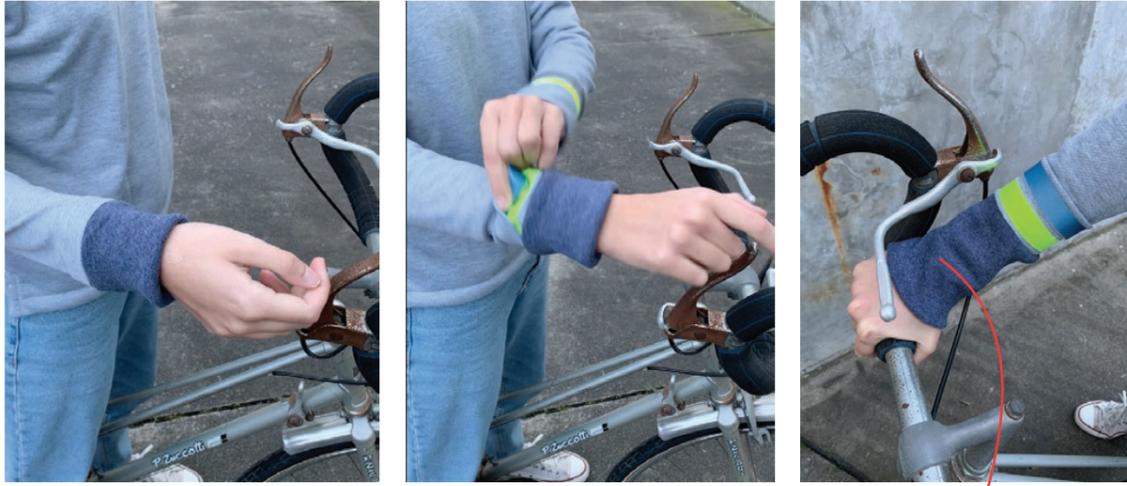


El puño no llega a cubrir las muñecas.

Conclusiones puño simple con pestaña:

- La pestaña es fácil de usar, se entiende rápido como funciona. Dar 1 cm más al ancho de puño, está muy justo. Aumentar 0,5 el ancho de la pestaña para que tape la pieza de amarilla.
- Muy buena visibilidad del reflectivo.

Pruebas puño extensible de Rib con pestaña reflectiva y sesgo de alta visibilidad:



Las muñecas y parte de la mano quedan cubiertas cuando el ciclista estira los brazos.

Conclusiones puño extensible:

- El puño extensible abriga la zona de la muñeca y parte de la mano, pero es demasiado grueso. Buscar otra opción de textil que no quede tan tosco.
- Al igual que la manga anterior, la pestaña es fácil de usar y cómoda.

Segundo prototipo

Pruebas calce



Nueva base de moldería. Calce menos cuadrado que el del primer prototipo.

Mangas con moldería manga sastre: una curva y la otra simple.

Prototipo confeccionado en tela sustituta.

Cuello más alto y más angosto que el del primer prototipo.

Pieza de microfibra en el pecho. Reduce el impacto del viento.

Puño extensible (de la misma tela que el cuerpo) con pestaña reflectiva y sesgo de alta visibilidad.



Ruedo curvo en la trasera con puño de Rib y detalle reflectivo en el contorno. Reflectivo 360°

Pestaña con ventilaciones ídem primer prototipo.

Bolsillo ubicado en un corte con cierre invisible.

Puño de elástico simple con pestaña reflectiva y sesgo de alta visibilidad.

Conclusiones calce segundo prototipo:

- El calce mejoró con respecto al primer prototipo.
- Las mangas sastre se adaptan mejor al cuerpo y son más cómodas para andar en bicicleta. No se percibe una diferencia notoria entre la manga sastre simple y la curva.
- Reducir el ancho del bajo. Largos delantero y trasero aprobados.
- Pieza de microfibra en pecho: ayuda a reducir el impacto del viento en el pecho al andar en bicicleta. Sin embargo, al ser una pieza de tejido plano, resulta incómoda para el usuario: genera tirones y falta de flexibilidad en la zona del pecho. Estéticamente luce extraña, le falta integrarse a la prenda de forma orgánica.

Pruebas cuello alto

Nuevo alto de cuello protege la cara hasta la nariz aprox.

Exceso de tela en la parte de atrás del cuello. No se ve bien.

Conclusiones cuello alto segundo prototipo:

- Alto aprobado. Revisar moldería, se genera un exceso de tela en la parte de atrás del cuello.
- Necesita un elástico y regulador.

Pruebas bolsillo con cierre invisible en espalda

El bolsillo es fácil de usar. A diferencia del primer prototipo el bolsillo está ubicado en un corte y el cierre es invisible.

La bolsa del bolsillo está cosida a la espalda mediante costuras zig zag. Esto evita que la bolsa de bolsillo se mueva al andar en bicicleta y los objetos molesten.

El celular u otros objetos no se sienten al andar en bicicleta.

Conclusiones bolsillo con cierre en espalda segundo prototipo:

- Bolsillo aprobado. Es cómodo, fácil de usar y los celulares u otros objetos no se sienten al andar en bicicleta.

Pruebas manga sastre con puño elástico, pestaña reflectiva y sesgo de alta visibilidad

Manga sastre funciona mejor, se adapta mejor al cuerpo. La pestaña es igual a la del primer prototipo.

Si el ciclista estira los brazos las muñecas quedan al aire y pasa frío. Largo manga más largo de lo normal.

Conclusiones manga sastre con puño elástico segundo prototipo:

- No aprobado. A pesar de haber aumentado el largo de manga, la misma no llega a cubrir la zona de las muñecas cuando el ciclista estira los brazos. No se consiguió puño elástico más largo.

Pruebas manga sastre curva con puño extensible, pestaña reflectiva y sesgo de alta visibilidad

Fácil de usar, le resulta intuitivo al usuario. El usuario no percibe una diferencia notoria entre la manga sastre curva y la recta.

Pestaña con reflectivo igual al primer prototipo.

Cubre las muñecas y parte de la mano. Es cómodo para andar en bicicleta.

Conclusiones manga sastre curva con puño extensible:

- El puño extensible y la pestaña son fáciles de usar y cómodos. El usar la misma felpa del cuerpo para el puño hace que el mismo no quede excesivamente pesado o tosco.
- Los usuarios pidieron que el puño tenga enganche para el pulgar.

Tercer prototipo (Pre-Entrega)

Pruebas calce

Cortes inspirados en el Art Decó permitieron integrar la pieza de microfibra a la prenda.

Usar la felpa del derecho y del revés también ayudó a integrar el cambio de material.

Prototipo hecho con tela sustituta.

Bolsillo con cierre invisible en espalda (ídem 2º prototipo).

Nueva moldería del cuello evita el exceso de tela en la espalda.

Se agregaron ventilaciones en la sisa mediante ojales bordados redondos.

Se agregaron cortes en los laterales y una falsa manga raglan para corregir la falta de flexibilidad provocada por la pieza de microfibra.

Manga sastre con puño extensible y enganche para el pulgar. Pestaña con estampa reflectiva y sesgo alta visibilidad (ídem 1º prototipo).

Se retomó la idea de los triángulos de alta visibilidad del primer prototipo.

Conclusiones calce tercer prototipo:

- Calce aprobado como talla S. Prenda pensada para ser unisex. Los cortes mejoraron notablemente la comodidad de la prenda. Los usuarios dijeron no sentir tirones en la zona del pecho y la sisa.
- La pieza de microfibra en el pecho reduce el impacto del viento sin afectar la flexibilidad de la prenda.

Pruebas cuello alto y ventilaciones en sisa

Molde cuello

Ojales hechos con perforadora.

La nueva forma del cuello evita el exceso de tela en la espalda. Protege del viento y el frío a la cara y cuello.

La pestaña con ventilaciones en la espalda de los primeros prototipos fue sustituida por ventilaciones mediante ojales bordados en la sisa.

Conclusiones cuello alto y ventilaciones en sisa tercer prototipo:

- Ambos aprobados. Estos cambios mejoraron la estética de la prenda sin dejar de lado la funcionalidad de esta.

Pruebas puño extensible con enganche para pulgar

El enganche para el pulgar se planteó como parte de la continuación del bajo manga. El mismo tiene esta forma para que, cuando se dobla el puño, el mismo no moleste y quede disimulado como un corte más de la prenda

Es fácil de usar, cómodo, protege del frío muñecas y manos. El enganche no molesta el agarre.

Conclusiones puño extensible con enganche para pulgar tercer prototipo:

- Puño aprobado. El mismo es cómodo, protege del frío a la zona de las muñecas, no resulta pesado y es fácil de usar.

Pruebas triángulos reflectivos con imán



Al combinar el material de alta visibilidad con la estampa reflectiva el ciclista es visible tanto de día como de noche. Marcar la ubicación del imán mejoró notablemente la experiencia de uso.



Estampa reflectiva inspirada en el Art Decó. Ubicación imanes marcada por un círculo azul reflectivo.



También ayudó al usuario el hecho de que el triángulo está colocado en el puño del ruedo y que, al doblar el triángulo, el lateral de este coincide con la costura del puño.

Conclusiones triángulos reflectivos tercer prototipo:

- Aprobados.

Conclusiones

Puedo concluir que, el prototipo presentado, puede ayudar a mejorar las molestias planteadas por los ciclistas urbanos.

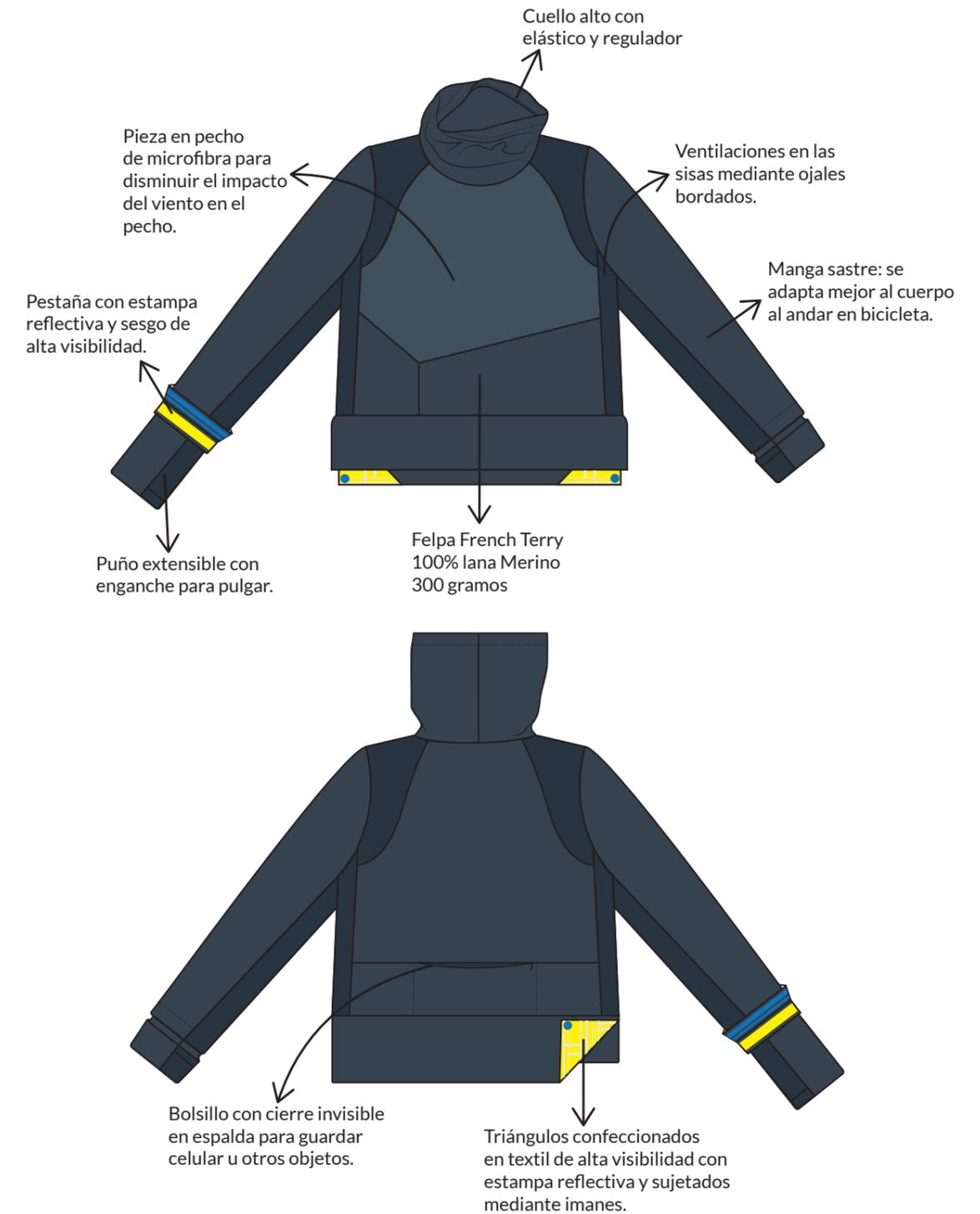
Uno de los objetivos para esta prenda era buscar mejorar la regulación de la temperatura corporal del usuario. Es decir, lograr el equilibrio entre no sentir calor ni frío en exceso al estar pedaleando. Mediante el uso de un textil liviano de lana Merino, la aplicación de una pieza de microfibra resinada en el pecho y las ventilaciones en los laterales se buscó lograr dicho equilibrio. El diseño planteado abriga puntos clave para el ciclista urbano: el cuello, la cara y las muñecas.

También se buscó mejorar la visibilidad del ciclista 360° mediante la aplicación de piezas reflectivas y de alta visibilidad que pudieran disimularse fuera de la bicicleta. El diseño planteado permite, mediante gestos rápidos y fáciles, modificar la visibilidad de la prenda a gusto.

Por último, uno de los objetivos era lograr un bolsillo que permitiera guardar de forma cómoda los celulares. El bolsillo ubicado en la espalda permite un acceso rápido y los celulares no molestan cuando se está en la bicicleta.

Este fue el modelo que requirió más instancias de prototipado y de intercambio con los ciclistas. El proceso de desarrollo de esta prenda fue sumamente rico debido a los desafíos técnicos que involucró.

Ilustración vectorial



5.4 Ficha Diseño III: Tejido de punto

Condicionantes y molestias a tratar

Al momento de diseñar soluciones funcionales para las prendas de tejido de punto se tomaron las siguientes condicionantes y molestias como guía:

- Regulación de la temperatura corporal – enfriamiento.
- Falta de flexibilidad.
- Rechazo al tejido de punto denso.
- Desconocimiento sobre las propiedades de la lana Merino. Rechazo a la lana.
- Los detalles reflectivos en las prendas deben ser sutiles y/o disimulables.
- Estilo semi-formal.

Hilados seleccionados para esta tipología de prenda



Nombre: Merino superwash

Composición: 100% lana Merino superwash

Estructura: 4 cabos con torsión "S"

Justificación: Este hilado permite tejer prendas suaves al tacto, que no generan picazón y con una mayor resistencia a la abrasión que otros hilados de Merino testeados. Se puede lavar en el lavarropas gracias al tratamiento superwash.



Nombre: Hilado reflectivo con poliéster

Composición: Poliéster y material reflectivo

Estructura: 3 cabos (2 poliéster y 1 reflectivo) con torsión "S"

Justificación: Se puede mezclar con el hilado de Merino para tejer una prenda que incorpora el material reflectivo de forma sutil. Se puede tejer a mano y a máquina.



Nombre: Hilado reflectivo

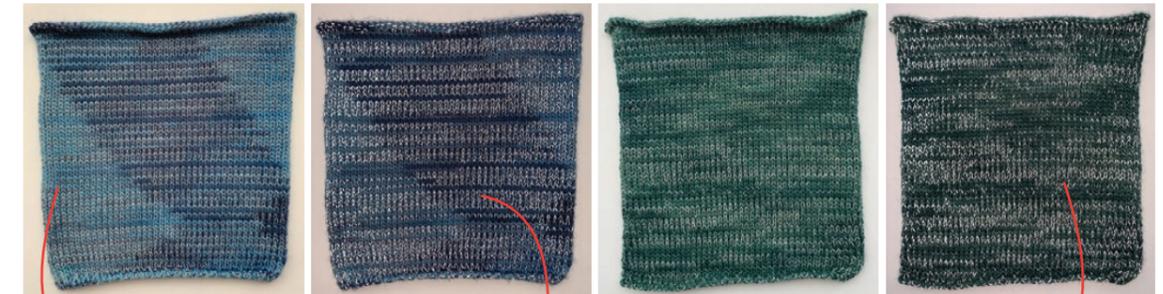
Composición: Material reflectivo

Estructura: Cinta de 0.5 mm

Justificación: Se puede mezclar con el hilado de Merino para tejer una prenda que incorpora el material reflectivo de forma sutil. Se puede tejer solo a mano.

Primeros swatches

Pruebas primeros swatches tejidos con hilado de Merino mono cabo e hilado reflectivo con poliéster



Se probaron diferentes grosores de hilado. El hilado azul es más grueso que el verde.

Swatches de jersey tejidos a máquina galga 5. Se tejió el hilado de Merino junto con el hilado reflectivo con poliéster.

Conclusiones primeros swatches con hilado mono cabo e hilado reflectivo con poliéster:

- Se lograron tejidos suaves y abrigados pero livianos.
- La visibilidad del reflectivo es muy buena durante la noche. El uso del hilado reflectivo no cambió la suavidad del tejido.
- Para testear la resistencia a la abrasión, los tejidos se frotaron entre si y contra superficies rugosas. Las fibras de la superficie del tejido tendieron a levantarse y generar una textura más "peluda". Los swatches tejidos con hilado mono cabo dan más la sensación de lana, de picazón, que los tejidos con hilado con torsión.

Pruebas primeros swatches tejidos con hilado de Merino superwash con torsión e hilado reflectivo con poliéster



Swatch de Jersey tejido a máquina GG 5. Hilado de Merino con 4 cabos y torsión "S". Se tejieron rayas con el hilado reflectivo con poliéster.

Swatch de Jersey tejido a máquina GG 5. Hilado de Merino con 3 cabos y torsión "S". Se tejió el hilado de Merino junto con el hilado reflectivo con poliéster.

Conclusiones primeros swatches con hilado superwash e hilado reflectivo con poliéster:

- Estos hilados son más resistentes a la abrasión que los mono cabo.
- Con el hilado de 3 cabos se generó un tejido más liviano, pero más abierto (la tensión utilizada ya era el máximo que permitía la máquina) que con el de 4 cabos.
- La visibilidad del reflectivo sigue siendo muy buena, aunque se use solo en partes del tejido como se hizo en el swatch color marrón.

Pruebas primeros swatches tejidos con hilado de Merino monocabo e hilado reflectivo con poliéster

Jersey/ Elástico 1*1/
Calados 1 punto/
Elástico 1*1/Jersey.
Tejido a máquina
galga 5 tensión 12.



Elástico 2*2
Tejido a máquina
galga 5.

Conclusiones primeros swatches con hilado superwash e hilado reflectivo:

- Swatch azul: El tejido quedó demasiado abierto y el punto elástico tiende a deformarse. Sin embargo, los calados funcionan como una buena opción de ventilación y el punto elástico ayuda al tejido a adaptarse a los movimientos del ciclista.
- Swatch marrón: Al igual que con el swatch anterior, el hilado reflectivo se rompe en la máquina.
- La visibilidad del hilado reflectivo es excelente.

Primer prototipo campera y swatch con opción de puño

Pruebas de calce

Prototipo tejido a máquina galga 5
con hilado sustituto de acrílico.
Se confeccionó media prenda para
ahorrar tiempo y material.

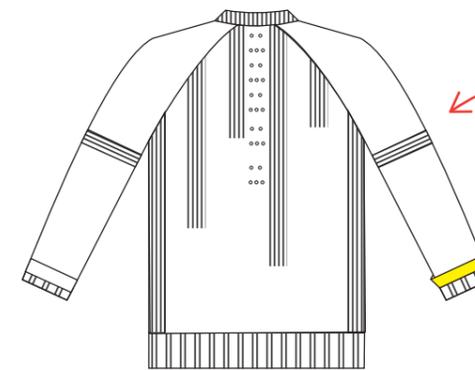
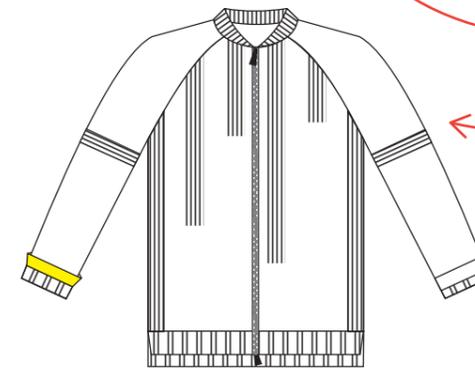


Ilustración vectorial
diseño planteado.

Punto elástico 2*2
en el frente, espalda
y laterales.



Pieza de punto elástico para
poder prolongar el largo de
manga y cubrir la zona de
las muñecas.



Calados de 1 punto en la espalda
para mejor ventilación de la prenda.

Interior del puño tejido con
hilado amarillo fluorescente
e hilado reflectivo.
El usuario puede doblar el
puño y hacerlo visible a
gusto.

Conclusiones calce primer prototipo:

- No aprobado. Mejorar la forma del cuello y la sisa. La moldería de la manga no está correcta, revisar.
- Eliminar el punto elástico en el frente, no es favorecedor y no aporta desde el punto de vista funcional. Los largos delanteros y traseros están correctos.

Pruebas manga y swatch con opción de puño



Cubre la zona de las muñecas incluso cuando el puño está doblado. Fácil de usar, no es pesado ni genera un volumen excesivo.

Swatch opción puño con punto elástico y pestaña con tejida con hilado amarillo fluorescente e hilado reflectivo.

Conclusiones manga y swatch con opción de puño:

- Eliminar la pieza de punto elástico. No funcionó como se esperaba, no proporciona más largo a la manga. El largo total de la manga está aprobado.
- Swatch opción puño: Aprobado. Es fácil de usar, no es molesto ni pesado y es visible tanto de día como en la oscuridad.

Pruebas espalda con ventilaciones y franjas de punto elástico



El punto elástico hace que la espalda de la prenda acompañe los movimientos del ciclista. Los calados permiten una mejor ventilación de la prenda en una zona crítica como lo es la espalda.

Punto elástico en los laterales también proporciona más flexibilidad a la prenda y evita tirones en la zona de la sisa.

Conclusiones espalda primer prototipo:

- El punto elástico hace que la espalda acompañe a los movimientos del ciclista y aumenta la flexibilidad de la prenda. El usuario no siente tirones provocados por la sisa.
- Los calados están aprobados, aunque no se pudo comprobar si efectivamente aumenta el pasaje de aire a través de ellos.

Segundo prototipo

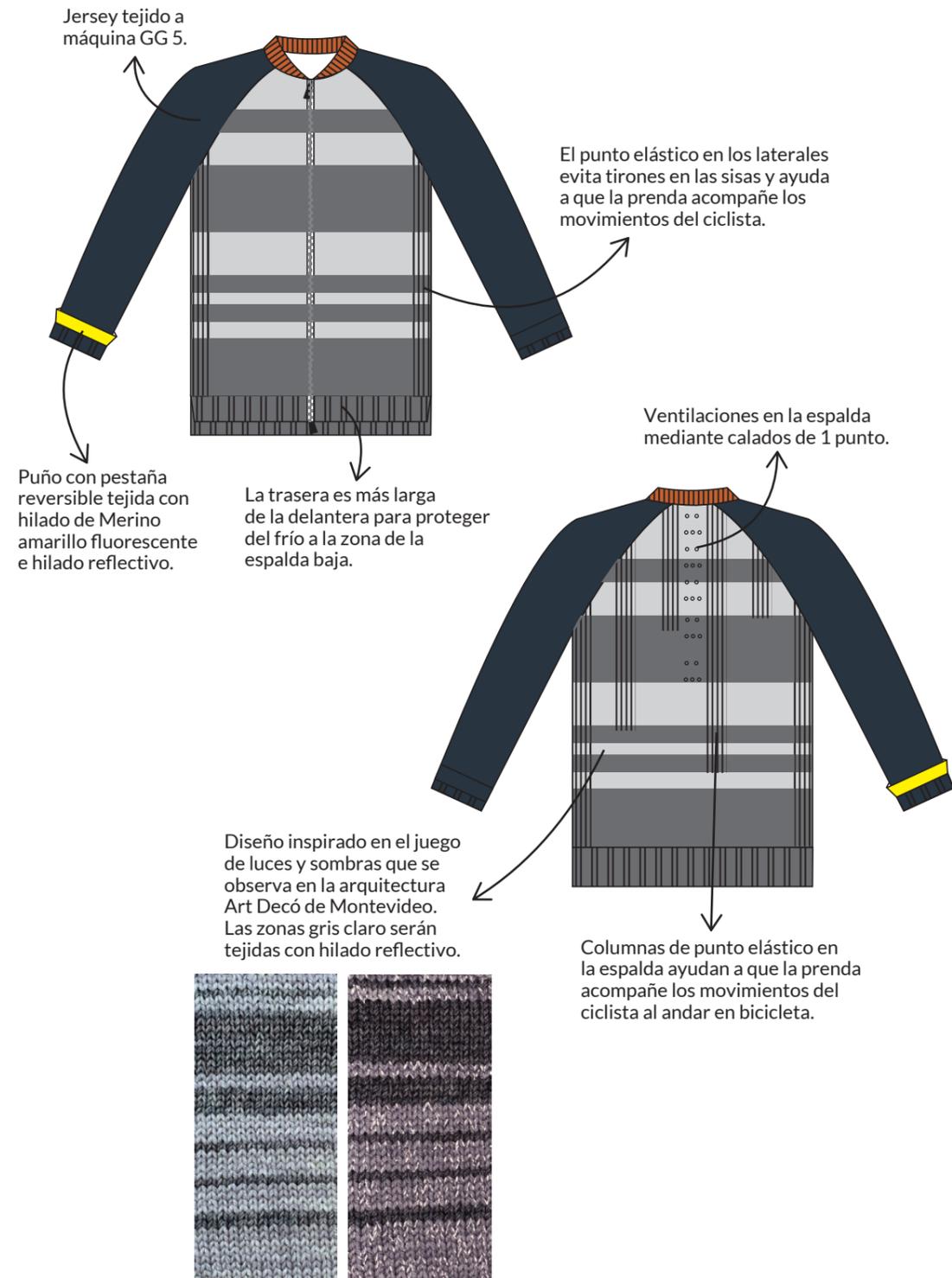
Pruebas de calce



Conclusiones calce segundo prototipo:

- El calce mejoró con respecto al primer prototipo. La forma del puño del cuello no quedó como se esperaba. Mejorar para Entrega.

Ilustración Vectorial



Primer prototipo buzo

Pruebas calce



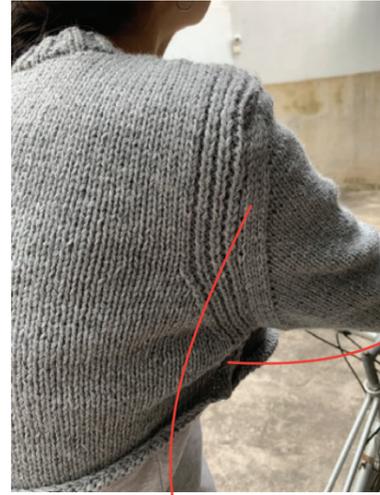
Conclusiones calce primer prototipo (buzo):

- Aprobado. El punto elástico en la sisa ayuda a que la prenda acompañe los movimientos del ciclista y evita tirones en la zona.
- Agregar 2 cm más de largo de manga. Aumentar el ancho del puño 1,5 cm.

Pruebas punto elástico en sisa y ventilaciones



El punto elástico aporta mayor flexibilidad en la zona de la espalda/sisa cuando el ciclista estira los brazos.



Cambiar la forma en la que se reducen los puntos de la manga para que quede con menos volumen la zona.

Ventilaciones mediante calados

Conclusiones sisa primer prototipo (buzo):

- Sisa aprobada. Ver conclusiones mencionadas anteriormente.
- Ver si se puede modificar la forma en la que se reducen los puntos de la manga para que la zona no quede con tanto volumen.
- Ventilaciones aprobadas. No se pudo corroborar si aumentan la ventilación de la prenda.

Pruebas puño



Conclusiones puño primer prototipo (buzo):

- Aumentar ancho de puño 1,5 cm. La manga quedó demasiado angosta.
- Aumentar largo total manga 1 cm. Cuando se dobla el puño las muñecas quedan descubiertas

Swatches con diseños intarsia

Swatch I



Diseño intarsia planteada en prenda.



Escala swatches 1:50 aprox. del frente de la prenda.

Foto sacada con luz natural. El hilado reflectivo pasa desapercibido junto con el hilado gris claro de Merino.

Foto sacada en la oscuridad con flash. Muy buena visibilidad del reflectivo en la noche.

Conclusiones Swatch I con diseño intarsia:

- Swatch aprobado. Muy buena visibilidad del reflectivo en la noche. Usar hilado reflectivo simple.

Swatch II



Diseño intarsia planteada en prenda.



Mejorar la forma de esta curva en prenda.

Escala swatches 1:50 aprox. del frente de la prenda.

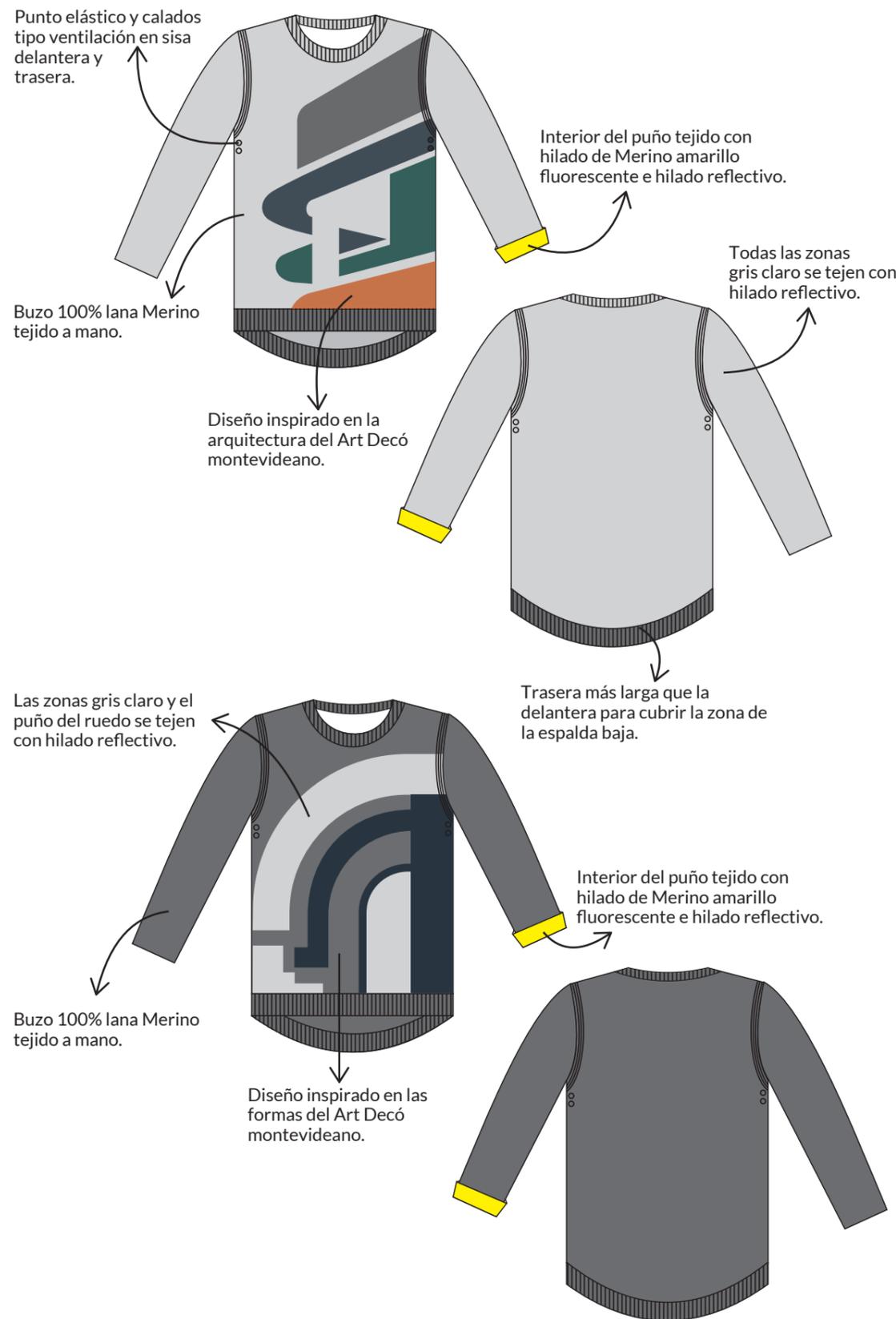
Foto sacada con luz natural. El hilado reflectivo pasa desapercibido junto con el hilado gris claro de Merino.

Foto sacada en la oscuridad con flash. Muy buena visibilidad del reflectivo en la noche. El hilado reflectivo en el puño

Conclusiones Swatch II con diseño intarsia:

- Swatch aprobado. Muy buena visibilidad del reflectivo en la noche. Usar hilado reflectivo simple. Ver de mejorar la curva de la zona gris claro en prenda.

Ilustración Vectorial



Conclusiones

En conclusión, los prototipos y swatches planteados pueden ayudar a mejorar las condicionantes mencionadas por los ciclistas urbanos durante la investigación.

A la hora de plantear los diseños presentados se buscó aprovechar las posibilidades que ofrece el tejido de punto. Por ejemplo, se pudo integrar el reflectivo al tejido en si mismo al mezclar los hilados de lana Merino con los hilados reflectivos. También se pudo tejer punto elástico y calados en zonas clave para el usuario buscando mejorar, de esta forma, la flexibilidad de la prenda y su termo-estabilidad.

En la colección se plantearon dos modelos de prendas de tejido de punto. Por un lado, se planteó la campera con un enfoque en la funcionalidad, más neutra y con referencias sutiles al Art Decó. Por otro lado, en los buzos se hizo énfasis en lo estético al mostrar de forma explícita la inspiración Art Decó. De esta forma se creó un equilibrio en la colección en general. Se cuenta con prendas más universales que serán elegidas por su funcionalidad y otras con un estilo más marcado que hacen de llamador dentro de la colección.

5.5 Ficha Diseño IV: Remera (1° Capas)

Condicionantes y molestias a tratar

Al momento de diseñar soluciones funcionales para las primeras capas se tomaron las siguientes condicionantes y molestias como guía:

- Regulación de la temperatura corporal – enfriamiento.
- Regulación de la humedad (sudor/transpiración)
- Largos traseros muy cortos: la espalda baja queda expuesta.
- Los detalles reflectivos deben ser sutiles y/o disimulables.
- Estilo semi-formal.

Textiles seleccionados para esta tipología de prenda



Nombre: Jersey

Composición: 100% lana Merino

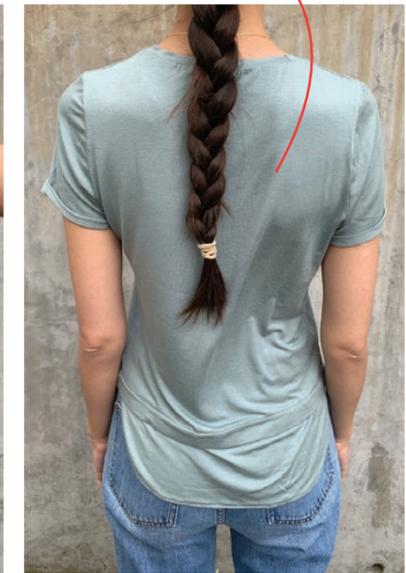
Estructura: Tejido de punto. 200 grs. 19.5 µm

Justificación: El Jersey permite crear prendas elásticas y livianas que pueden utilizarse directamente sobre la piel. Se eligió que el mismo sea 100% lana Merino debido a las propiedades mencionadas anteriormente (Ver 3.7.2).

Primer prototipo

Pruebas calce

Cortes en pecho inspirados en la arquitectura Art Decó.



Prototipo confeccionado con tela sustituta.



Pestaña en ruedo con estampa reflectiva. No funcionó como se esperaba. Le falta cuerpo para mantenerse dada vuelta.



Se genera un volumen extraño que no es visualmente atractivo.



Ruedo curvo. Trasera más larga que la delantera para cubrir zona de espalda baja al inclinarse en la bicicleta.

Conclusiones calce primer prototipo:

- Moldería y calce aprobados para talle S.

Pruebas pestaña reflectiva y bajos curvos



Largo trasero y forma curva del ruedo cubren la zona de la espalda baja sin llegar a engancharse con el asiento.

Laterales sujetos con alfileres. La pestaña mejora pero no llega a tener el suficiente cuerpo para sostenerse. Ver de modificar la forma de la pestaña.

Visibilidad buena pero no excelente. La ubicación de la pestaña está un poco alta.

Conclusiones pestaña y ruedo primer prototipo:

- La pestaña planteada no funcionó como se esperaba. Revisar el diseño planteado e investigar nuevas opciones de soluciones.
- Largos aprobados.

Segundo prototipo

Pruebas calce y detalles reflectivos

Estampa reflectiva y pestaña de alta visibilidad colocada en el dobladillo de la manga. El usuario las puede hacer visibles a gusto.



Prototipo confeccionado con tela sustituta.

Triángulo con estampa reflectiva colocado en el lateral de la prenda. Buena visibilidad en la noche.

Trasera más larga que la delantera. Revisar medidas anchos bajos.



Conclusiones calce y detalles reflectivos primer prototipo:

- Calce aprobado para talla S. Revisar las medidas de la sisa, hombro a hombro y largo de manga.
- Detalles reflectivos aprobados. Eliminar las pestañas amarillas en las mangas. No mejoran la visibilidad del usuario y estéticamente no son atractivas.

Conclusiones

Puedo concluir, que la prenda presentada puede ayudar a mejorar las condicionantes planteadas por los ciclistas urbanos durante la investigación.

Esta prenda está pensada para ser utilizada directamente sobre la piel. Por lo tanto, la principal problemática a tratar fue el manejo de la humedad, el sudor y la temperatura corporal. Para lograr mejorar estas condicionantes el textil en si mismo debe poseer propiedades que beneficien al usuario. Es por este motivo que la principal solución planteada es el uso de un textil liviano y suave 100% lana Merino.

A la hora de plantear esta prenda el enfoque estuvo en la funcionalidad y la comodidad del usuario. Es por este motivo que se decidió no recurrir a costuras innecesarias que puedan irritar la piel, estampas que bloqueen el pasaje de la humedad o detalles que sobrecarguen la prenda. Puedo concluir entonces que este es un caso que ejemplifica la frase "menos es más". Cuanto más limpia es la prenda mayor es el confort para el usuario.

Ilustraciones Vectoriales



5.6 Ficha Diseño V: Campera (Abrigo impermeable)

Condicionantes y molestias a tratar

Al momento de diseñar soluciones funcionales para el abrigo resistente al agua se tomaron las siguientes condicionantes y molestias como guía:

- Protección contra la lluvia.
- Regulación de la temperatura corporal – enfriamiento.
- Frío causado por el viento.
- Falta de flexibilidad (principalmente en los hombros y la espalda).
- Frío en puntos críticos: cara, cuello, manos y muñecas.
- Bolsillos fáciles de abrir y cerrar en la bicicleta.
- Bolsillos cómodos para los celulares.
- Uso de reflectivos en puntos clave: puños y codos.
- Los detalles reflectivos deben ser sutiles y/o disimulables.
- Estilo semi-formal.

Textiles seleccionados para esta tipología de prenda



Nombre: Microfibra con resinado
Composición: 100% poliéster
Estructura: Tejido plano
Justificación: Material liviano, de mano suave e impermeable que permite crear prendas resistentes al agua.



Nombre: Jersey
Composición: 100% lana Merino
Estructura: Tejido de punto. 200 grs. 19.5 µm
Justificación: En este caso el Jersey se utiliza para forrar la prenda. De esta forma se combina la resistencia al agua de la microfibra con las propiedades termorreguladoras del Merino.



Nombre: Felpa French Terry
Composición: 100% lana Merino
Estructura: Tejido de punto
Justificación: El French Terry se utiliza para otorgar abrigo extra en puntos claves como puños y cuello.

Primer prototipo

Pruebas calce

Cuello alto forrado de French Terry para proteger del viento. Enganche para capucha.



Manga Sastre curva con pestaña reflectiva y puño extensible.



Fuelles en sisa para mayor flexibilidad. Corte en espalda con ventilaciones.



Ruedo curvo más largo atrás que adelante protege la zona de la espalda baja sin generar exceso de tela en el frente.

Bolsillo con cierre en espalda ídem modelos anteriores.



Prototipo confeccionado con tela sustituta. Sin forro.



Manga sastre recta con pestaña de alta visibilidad, sesgo reflectivo y puño interior.



Prueba de estampa reflectiva en bajo. Reemplazar por diseño inspirado en el Art Decó. Buena visibilidad en la oscuridad.

Conclusiones calce primer prototipo:

- Calce aprobado para talla S. Agregar 2 cm al largo total delantero.
- Mejorar la forma de las sisas. A pesar de las mejoras que se hicieron en la sisa del lado izquierdo la forma curva y el tamaño no quedaron correctos.

Pruebas flexibilidad espalda y fuelles en sisa



Los fuelles se abren al estirar los brazos en la bicicleta y otorgan mayor flexibilidad a esta zona. Al erguir la espalda los fuelles vuelven a cerrarse.

Revisar la forma de la sisa. Mejorar la forma curva del fuelle: bajar 1,5 cm aprox. para mejorar la flexibilidad en la mitad de la espalda.

Conclusiones flexibilidad espalda y fuelles primer prototipo:

- Funcionalidad fuelles aprobada. Acompañan a los movimientos del ciclista y aportan a la flexibilidad de la prenda.
- No se precibieron tirones ni molestas en la espalda. Moldería aprobada.

Pruebas bolsillo en espalda



Bolsillo en espalda aprobado. Su diseño es el mismo que el de los prototipos mencionados anteriormente. Los objetos no se sienten al pedalear y la bolsa de bolsillo no se golpea contra la espalda.

Conclusiones bolsillo en espalda primer prototipo:

- Bolsillo aprobado. Los celulares y otros objetos quedan guardados de forma cómoda y segura.

Pruebas cuello y forma curva ruedo



Conclusiones cuello y ruedo primer prototipo:

- Cuello: Tamaño y forma aprobados. Protege del viento y el forro de Merino aporta abrigo extra en la zona.
- Ruedo curvo: aprobado. Cubre la zona de la espalda baja sin llegar a engancharse con el asiento. El largo de la delantera evita el exceso de tela al estar inclinado en la bicicleta.

Pruebas manga sastre recta con puño interior y pestaña de alta visibilidad (sin forro)



La zona de las muñecas no queda cubierta con esta manga. El usuario siente frío en esta zona.

El puño interior de French Terry no ajusta lo suficiente como para proteger las muñecas del frío.

Conclusiones manga sastre recta con puño simple primer prototipo:

- Manga no aprobada. El puño de Merino no ajusta lo suficiente, la manga quedó demasiado corta y las muñecas no quedan abrigadas.
- El escalón entre el borde del puño y la pestaña reflectiva ayuda al usuario al momento de hacer el dobléz.

Pruebas manga sastre curva con puño extensible y pestaña reflectiva (con forro)



Al usuario le cuesta separar la pestaña de la manga. Hacer escalonado ídem manga sastre recta.

Fácil de usar y volver a doblar. El enganche para el dedo del puño puede generar tirones dependiendo del largo del brazo de la persona.



El puño protege del frío y del viento a las muñecas aunque no se enganche el dedo.

El puño final se ve discreto, el exceso del puño de Merino que sobre sale de la manga se ve prolijo.

Conclusiones manga sastre curva con puño extensible primer prototipo:

- La moldería de esta manga (sastre curva) se adapta mejor a los movimientos del ciclista. Revisar la forma y tamaño de la sisa: se ve demasiado grande y abullonada.
- Puño extensible aprobado.
- Agregar un espacio entre la pestaña y el borde de la manga. Ayuda a la experiencia de uso.

Pruebas capucha removible



Primer moldería de capucha planteada. Prueba en papel antes de cortar muestra en lienzo.

Opciones de moldería rechazadas luego de pruebas sobre el usuario. Se buscó crear una capucha desmontable, de laterales curvos y con una leve "visera".

Capucha final presentada para la Pre Entrega.



Los laterales curvos de la capucha evitan que la misma obstruya la visión del ciclista en el tránsito. Al prolongar la zona superior ("visera") se otorga una protección extra contra la lluvia. La capucha es removible y, en la prenda final se sujetará mediante broches a presión. Para estas pruebas se sujetó la capucha con alfileres.

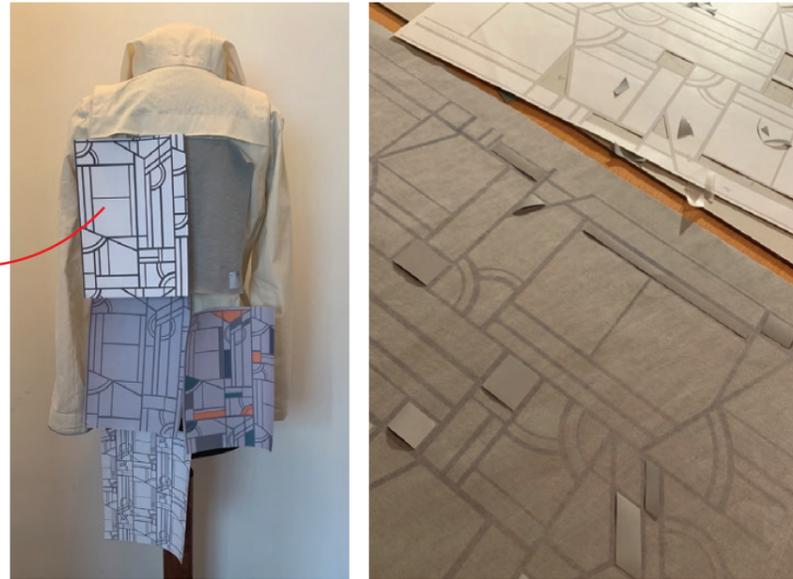
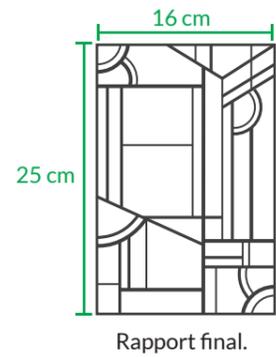


Capucha pensada para ser utilizada por debajo del casco. La capucha funciona de forma correcta con el casco utilizado para la prueba. No se genera un exceso de tela ni tironeos.

Conclusiones capucha removible primer prototipo:

- Capucha aprobada. Agregar broches a presión para la prenda final.

Pruebas swatch estampa mediante sublimación digital y termoadhesivo reflectivo



Pruebas sobre la campera de diferentes opciones y tamaños de estampa.

Sublimación digital con detalles de termoadhesivo textil reflectivo. Piezas cortadas a mano.



Estampa inspirada en la arquitectura Art Decó de Montevideo. Se planteó una estampa geométrica, lineal y tono sobre tono en la que los detalles reflectivos quedaran integrados de forma sutil.



La visibilidad del termoadhesivo reflectivo es muy buena durante la noche (foto con flash).



Pruebas del swatch sobre el primer prototipo de la campera.

Conclusiones swatch estampado:

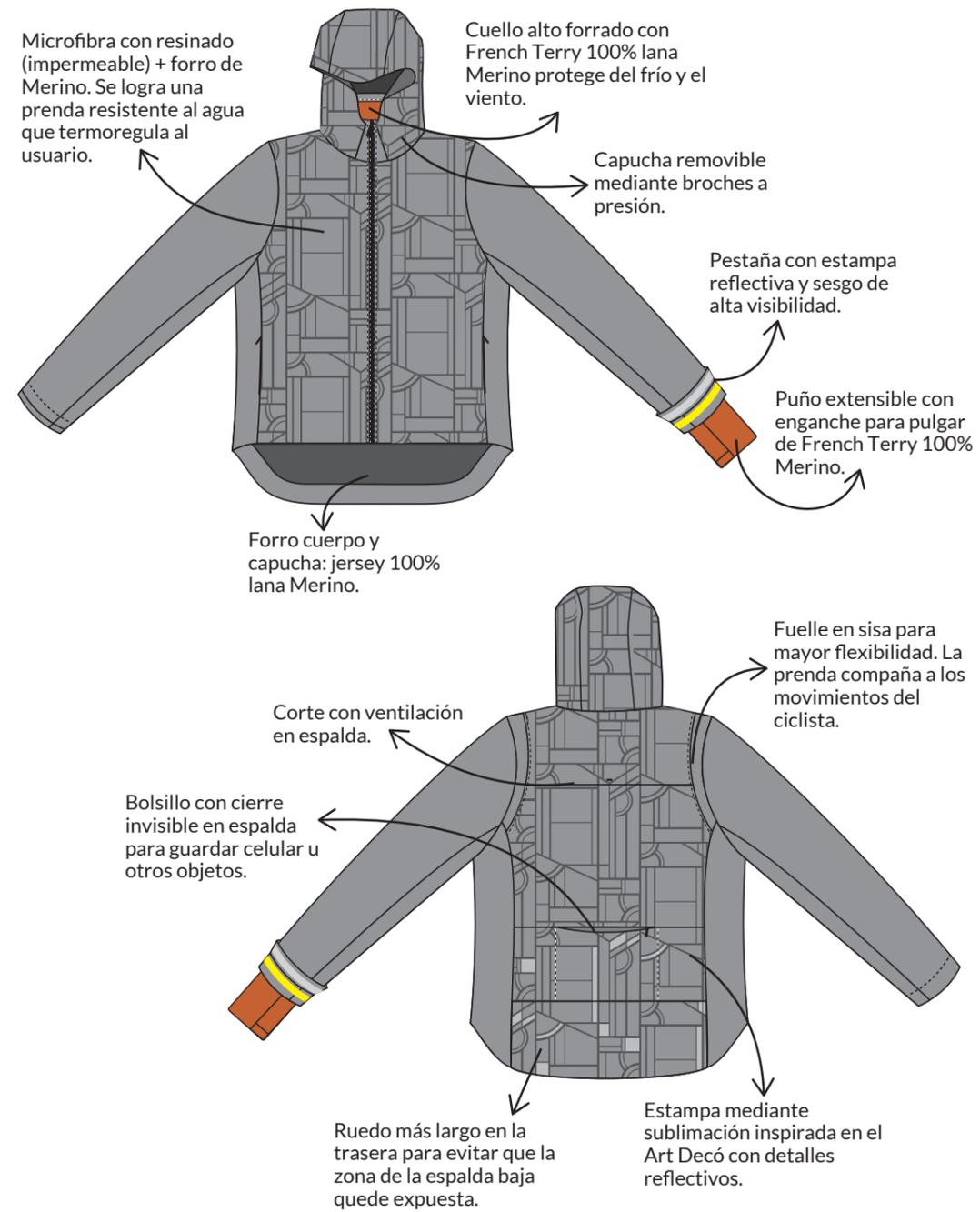
- Estampado aprobado. Al estar integrados al diseño de la estampa, los detalles reflectivos son sutiles durante el día pero eficaces durante la noche.
- Colocar la estampa solo en la parte baja de la espalda para evitar sobrecargar visualmente a la prenda.

Conclusiones

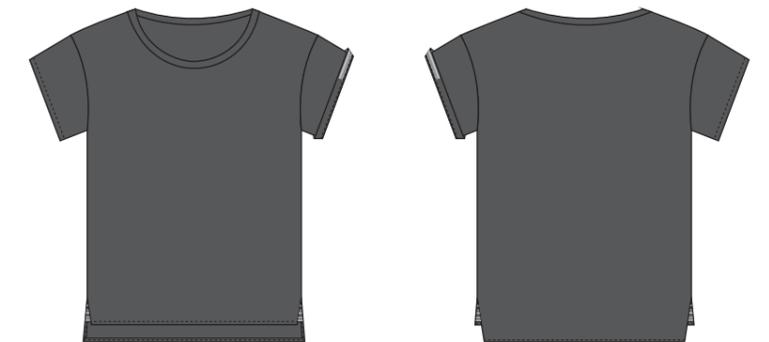
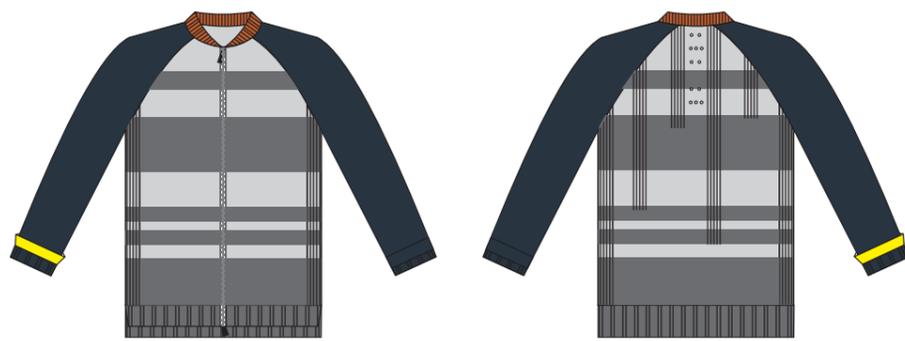
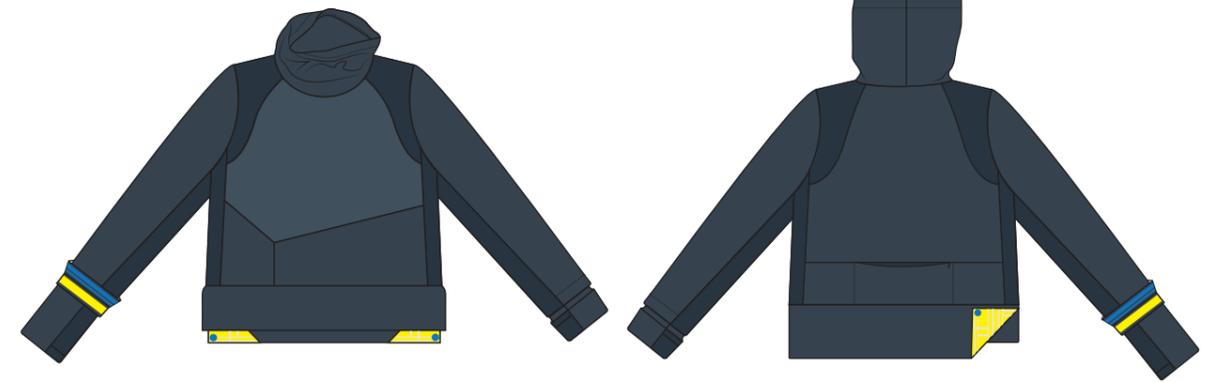
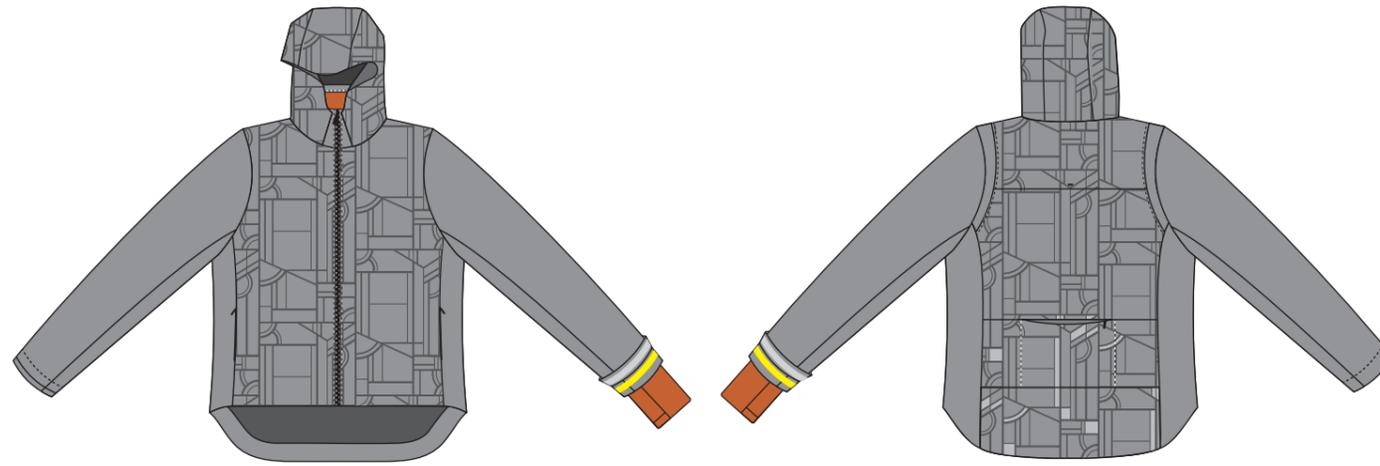
En resumen, se buscó crear una prenda con un calce pensado para estar en la bicicleta, que proteja al usuario del clima sin sacrificar su termo-estabilidad y con detalles reflectivos visibles desde todos los ángulos. La campera debía resultar funcional y cómoda para el ciclista urbano. Mediante la combinación de diferentes recursos textiles y la elección de dos materiales que se complementan, se llegó a un prototipo de campera que puede ayudar a mejorar las molestias planteadas por los ciclistas urbanos.

El proceso de prototipado de esta prenda fue menos extenso ya que se confeccionó un único prototipo. Debido a la complejidad de este, el prototipo se confeccionó y testeó de a partes (mangas, espalda, capucha, etc.).

Ilustración vectorial



5.7 Ilustración colección



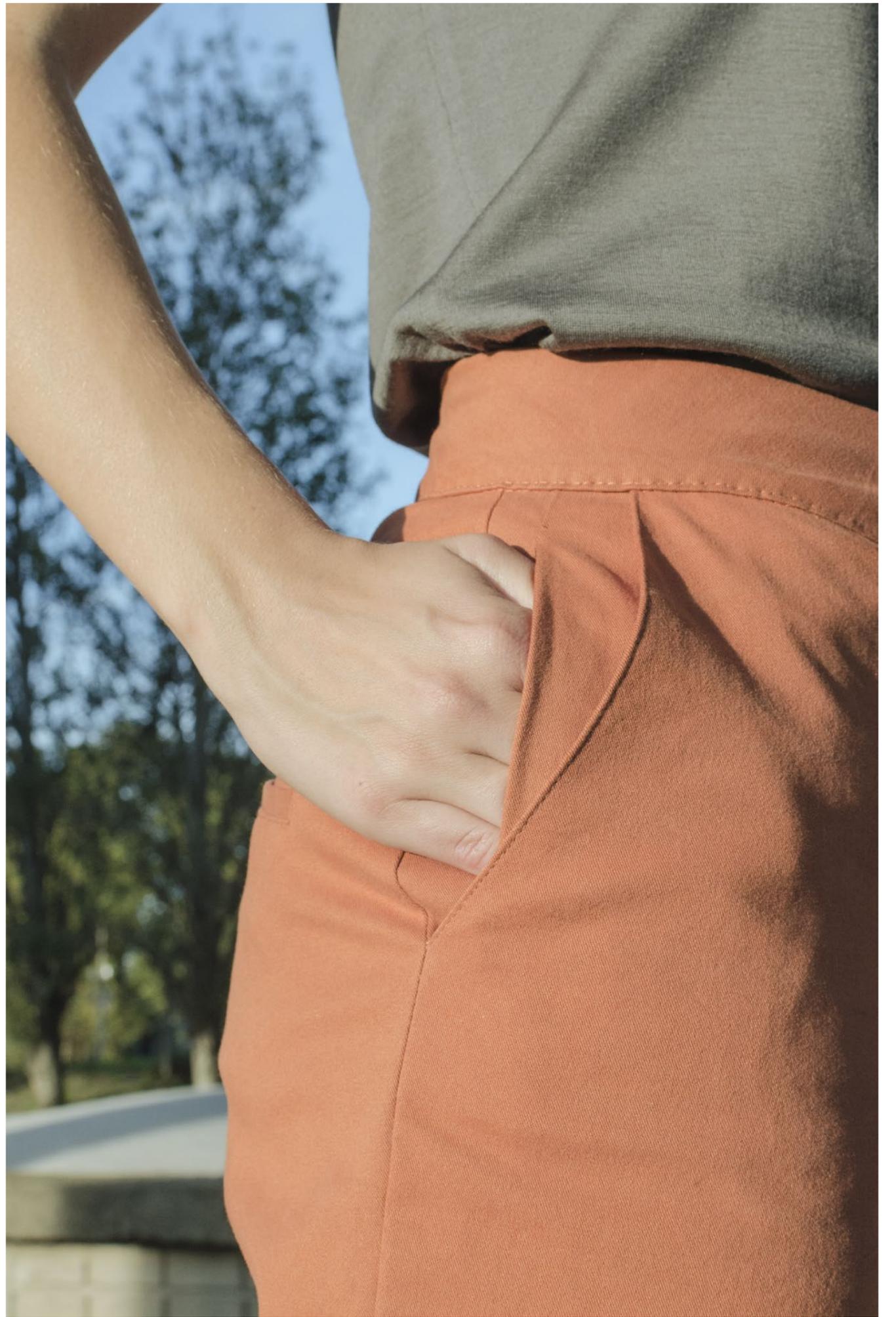


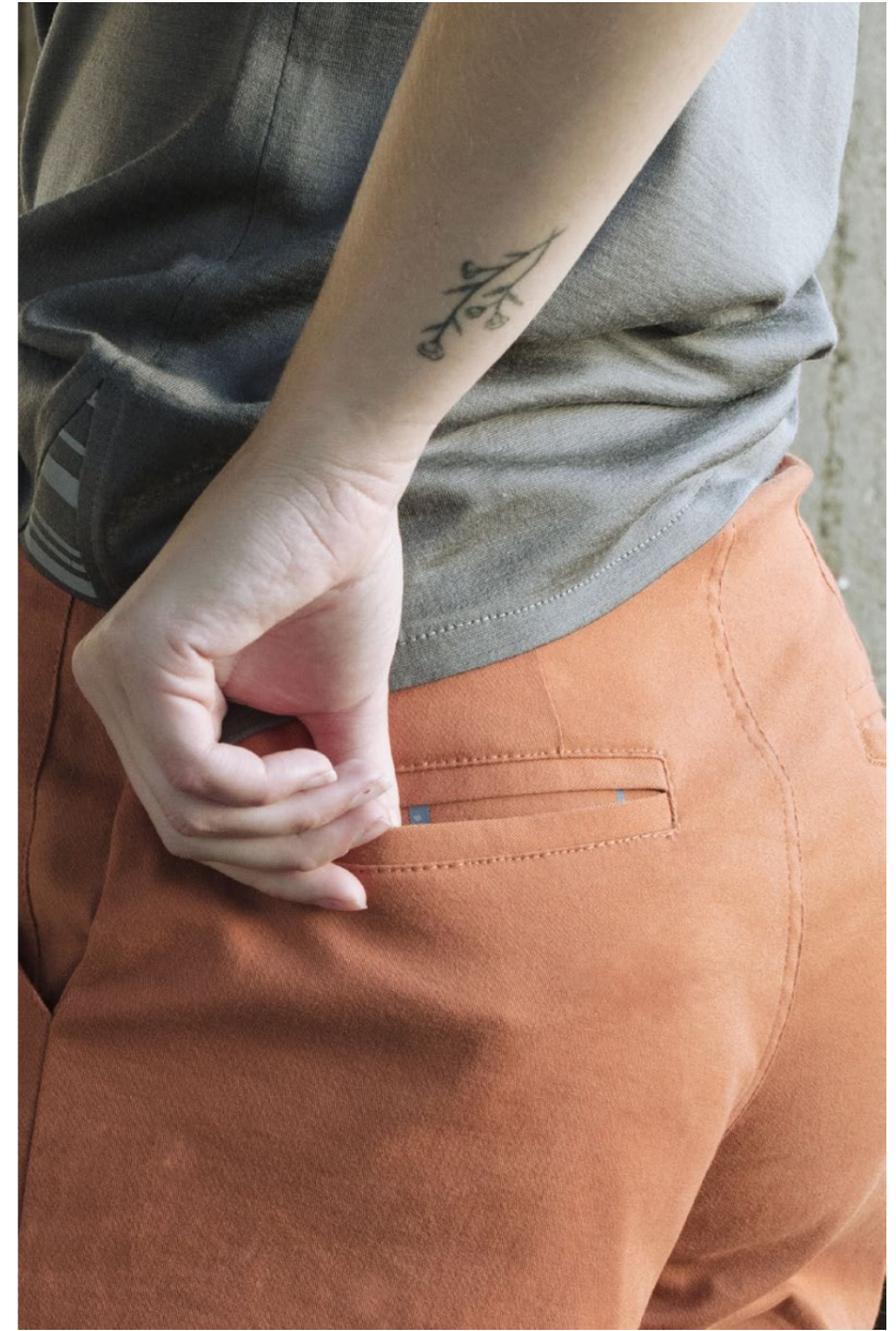
5.8 Fotos prendas finales



RUEDA







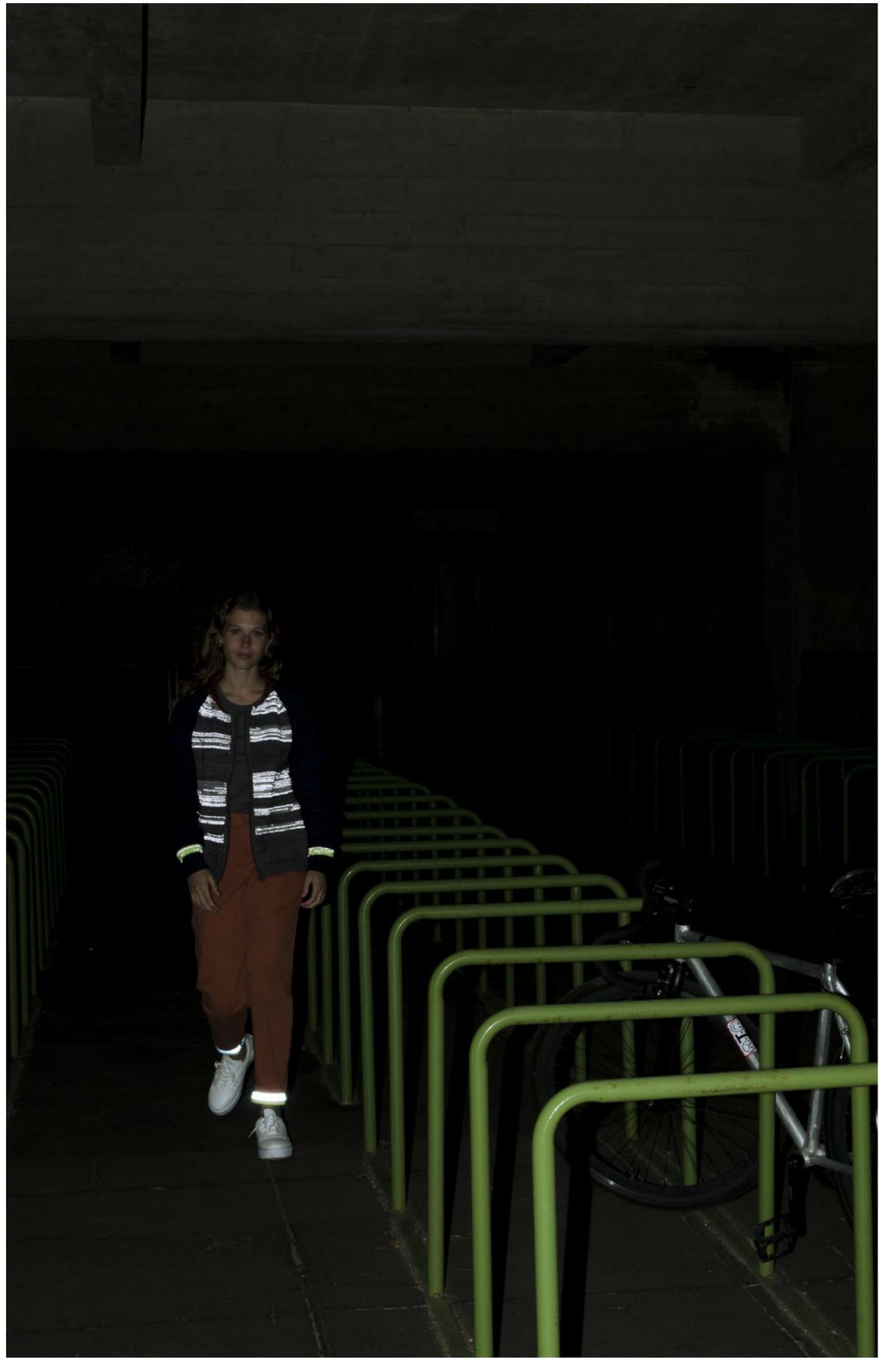






















6.

Conclusiones

Conclusiones

El objetivo general de esta tesis es desarrollar prendas utilizables por ciclistas urbanos a partir de investigar y caracterizar las necesidades de este grupo social en Montevideo.

La metodología utilizada para investigar a los ciclistas urbanos partió de la base del Diseño Centrado en el Usuario, pero tomó un carácter propio a medida que fue avanzando la investigación. Es decir, mediante la combinación de diferentes técnicas de investigación, se creó una metodología que es específica a esta tesis.

El proceso de investigación del usuario fue extenso e involucró instancias de ensayo y error en el uso de las diferentes técnicas de recolección de datos (encuesta online, entrevista dirigida, presentación/entrevista grupal y entrevista en profundidad). Sin embargo, puedo concluir que la metodología utilizada permitió conocer en profundidad las necesidades de vestimenta del público objetivo. La puesta en práctica de las diferentes técnicas de recolección de datos y validación de las ideas implicó un aprendizaje, tanto académico como personal, para continuar profundizando sobre metodologías de investigación centradas en el usuario.

La información recolectada durante la investigación del usuario fue lo que guió el proceso de diseño. El resultado de dicho proceso fue una colección acotada de prendas sin género, de estilo semi-formal e inspirada en el Art Decó montevideano. Las prendas planteadas son sin género porque el público objetivo es mixto; de estilo semi-formal porque se buscó diferenciarse de la vestimenta deportiva e inspiradas en la arquitectura de Montevideo porque se quería hacer referencia a dicha ciudad en la colección.

Cada prenda de la colección cuenta con soluciones funcionales que buscan mejorar las condicionantes y molestias de vestimenta del ciclista urbano. Dichas soluciones funcionales se lograron mediante una moldería adaptada, ventilaciones, fuelles, pestañas, bolsillos, imanes, detalles reflectivos y de alta visibilidad.

Las soluciones funcionales planteadas se combinaron, a su vez, con textiles e hilados que ayudan a mejorar las condicionantes planteadas por los ciclistas urbanos. La lana Merino, por ejemplo, fue la fibra utilizada en la amplia mayoría de las prendas superiores debido a su capacidad para el manejo de la humedad, el sudor, el mal olor y la termo regulación del usuario.

Actualmente, en Uruguay la oferta de vestimenta para ciclistas urbanos es limitada. En el mercado local se puede encontrar vestimenta orientada al

ciclismo de competición y entrenamiento, pero pocas opciones de prendas de estilo urbano pensadas para el ciclismo cotidiano de corta y mediana distancia.

En conclusión, la colección presentada se diferencia de las ofertas presentes en el mercado local por que está diseñada para atender a las necesidades específicas de vestimenta de los ciclistas urbanos uruguayos.

A mediano plazo el número de ciclistas urbanos podrá crecer y/o se generalizará el uso de la bicicleta en sectores sociales de poder adquisitivo medio y alto, una tendencia que se viene observando tanto en Uruguay como en otras ciudades latinoamericanas. Una consecuencia de la pandemia del COVID-19 ha sido una aceleración de dicho proceso, lo cual podrá traer consigo un desarrollo a lo largo de toda la cadena de valor asociada a la bicicleta, incluida la vestimenta.

Este trabajo deja abiertas oportunidades para pensar soluciones funcionales para subgrupos específicos dentro de los ciclistas urbanos, como lo son los ciclistas oficinistas; asimismo, algunas necesidades de los ciclistas urbanos, como la protección en los días de lluvia intensa merecerán mayor atención del diseño textil.

Bibliografía

Abernethy, M (2018). Demand for Australian merino wool on the rise, thanks to the athleisure market. *Australian Financial Review*. Recuperado de: <https://www.afr.com/brand/luxury/wool-is-fashionable-again-especially-in-the-gym-20180517-h1065k>

Babu, K.M (2015). Natural textile fibers: Animal and silk fibers. En Sinclair, Rose (Ed.), *Textiles and Fashion: Materials, Design and Technology*. Cambridge: Woodhead Publishing

BID (2015). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta. Recuperado de: https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6808/Ciclo_inclusion_en_America_Latina_y_el_Caribe_Guia_para_impulsar_el_uso_de_la%20bicicleta.pdf.

BID (2016). ¡A todo pedal! Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/handle/11319/7530>

Calvelo, J; Muñoz, A (2013a). La ruta de la lana: La punta de la madeja. *La diaria*, 1-8. Recuperado de: <https://ladiaria.com.uy/suplemento/la-ruta-de-la-lana-1/2013/3/14/>.

Calvelo, J; Muñoz, A (2013c). La ruta de la lana: Otro rollo. *La diaria*, 1-8. Recuperado de: <https://ladiaria.com.uy/suplemento/la-ruta-de-la-lana-2/2013/5/9/>.

Griplas, L (2017). Close contact. *The Woolmark Company*. Recuperado de: <https://www.woolmark.com/education/health/close-contact/>

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

Hernández, D.; Mauttone, A (2017). Encuesta de movilidad del área metropolitana de Montevideo: Principales resultados e indicadores. Recuperado de: <http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/encuesta-demovilidadmvd-documentocompleto-final21.pdf>

Hunter, L.; Fan, J (2015). Improving the comfort of garments. En Sinclair, Rose (1era Ed.), *Textiles and Fashion: Materials, Design and Technology*. Cambridge: Woodhead Publishing

IDEO (2016). *Diseño centrado en las personas: Kit de herramientas (2da Edición)*. Recuperado de: https://hcd-connect-production.s3.amazonaws.com/toolkit/en/spanish_download/ideo_hcd_toolkit_final_combined_lr.pdf

7.

Bibliografía

7.1 Bibliografía de imágenes

IWTO (Sin Fecha). Sustainability. Recuperado de: <https://www.iwto.org/sustainability>

IWTO (2018). IWTO Market Information: *Statistics for the Global Wool Production and Textile Industry*. Recuperado de: https://www.iwto.org/sites/default/files/files/iwto_resource/file/20180319_IWTO%20Report_Preview%20Chapter_web.pdf

Ley No 19.061. Centro de Información Oficial, Montevideo, Uruguay, 3 de abril de 2014. Recuperado de: <https://www.impo.com.uy/bases/decretos-reglamento/81-2014>

Masa Crítica de Montevideo (Sin fecha). Recuperado de: <http://www.mapeosociedadcivil.uy/organizaciones/masa-critica-de-montevideo/>

Millington, K.R; Rippon, J.A (2017). Wool as a high-performance fiber. En Gajanan Bhat (Ed.), *Structure and properties of high-performance fibers* (pp. 367-400) Cambridge: Woodhead Publishing

Montossi, F.; De Barbieri, G; Ciappesoni, J; Soares de Lima; M. Grattarola; J. Pérez Jones... Nolla. M (2016). Diez años del proyecto merino fino del Uruguay (1998-2008): *Aportes tecnológicos para la sostenibilidad de los sistemas productivos ganaderos de la región de Basalto*. Recuperado de: <https://www.engormix.com/ovinos/articulos/diez-anos-proyecto-medino-t32314.htm>

New Zealand Merino Company Limited (2011). *Merino for performance activewear*. Recuperado de: <http://zqmerino.squarespace.com/the-proof/>

Pallares, G (9 de enero de 2018). Lana Merino uruguaya: *un viaje de las praderas locales al mundo del lujo*. Ministerio de Diseño. Recuperado de: <http://www.xn--ministeriodediseo-uxb.com/la-lana-merino-uruguaya-un-viaje-de-las-praderas-locales-al-mundo-del-lujo/>

Pesok, J. C (2004). Introducción a la tecnología textil. Montevideo: Universidad de la República. Recuperado de: <https://sites.google.com/site/intro-tecnotextil/>

Restrepo, E (2016). *Etnografía: alcances, técnicas y éticas*, Bogotá, Colombia, Envión editores.

Rigos, T (2017). Plankton: tu identidad de ciclista (Tesis de grado). Escuela Universitaria Centro de Diseño, Montevideo.

Sociedad Criadores de Merino Australiano del Uruguay (Sin fecha). Historia de la raza. Recuperado de: <http://www.merino.com.uy/>

UNASEV (2019). Informe anual de siniestralidad vial 2019. Recuperado de: <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas/2019-informe-anual-siniestralidad-vial>

WGSN (2020). *Re-emergence: Reconnecting in a contactless world*. Recuperado de: https://createtomorrowwgsn.com/2038292/?utm_source=mkt-email-pr&utm_medium=email&utm_content=nocontent&utm_campaign=re-emergence&utm_term=noter&alid=eyJpIjoicHEwRllyXC9CNUNDZl-g2XC9YIiwidCI6IiA1NVhvbldLSk9WbGRMVllmVFk1WFE9PSJ9

7.1 Bibliografía de imágenes

Figura 1 : Hernández y Mauttone, 2017.

Figura 2: <https://www.maxguantes.com/productos/chalecos-reflectivos-en-poliester>

Figura 3: <https://www.instagram.com/tandem.uy/>

Figura 4: Imagen propia

Figura 5: <http://www.military-beret.com/es/la-lana-merina/>

Figura 6: <http://www.todoelcampo.com.uy/la-zafra-del-merino-australia-no-ya-comenz-oacute-15?nid=15801>

Figura 7: <https://www.knittingindustry.com/adidas-launches-new-primeknit-wool-blend-tshirts-with-merino/>

Figura 8: https://www.youtube.com/watch?v=AaoYc_155Vk (Captura de pantalla)

Figuras 9 y 10: <https://www.instagram.com/gabrielahearst/>

Figura 11: <https://woolandprince.com/>

Figura 12: <https://www.allbirds.com/>

Figura 13: <https://nagnata.com/>

Figura 14: http://denimology.com/2011/07/levis_commuter_collection_for_cyclists

Figura 15: <https://www.businessinsider.com/levis-commuter-trucker-jacket-with-jacquard-by-google-2018-2>

Figura 16: https://www.instagram.com/p/7ni7GhFQPX/?utm_source=ig_embed

Figura 17,18 y 19: <https://www.instagram.com/movacycling/>

Figura 20, 21 y 22: <https://www.rapha.cc/rd/en/>

Figura 23 y 25: <https://www.instagram.com/vulpinecc/>

Figura 24: <https://www.vulpine.cc/>

Figura 26, 27 y 28: <https://www.instagram.com/pedaledjapan/>

Figura 29, 30 y 31: <https://www.instagram.com/pilo.uy/>

Figura 32: Imagen propia

Figura 33: Imagen propia

Figura 34: <http://revistadear.com/pinatex-sostenible-vegano/>

Figura 35: <https://patagonia-ar.com/products/womens-houdini-jacket-1>

Figura 36: <https://www.mundobici.co/blog/ajusta-las-calas-de-tus-zapatillas-de-carretera/>

Figura 37: <https://ass-savers.com/>

Figura 38: <https://knotions.com/february-giveaway-malabrigo-rasta-tribeca/>

Figura 39: <https://www.juracycleclothing.co.uk/>

8.

Anexos

- 8.1 La fibra y su estructura
- 8.2 Resultados encuesta online
- 8.3 Formato entrevista dirigida a Expo Bici 2016
- 8.4 Entrevistas en profundidad
- 3.5 Póster 5ta jornada de intercambio académico "Bicicleta y Universidad"

8.1 La fibra y su estructura

La lana es una fibra natural que se obtiene de los ovinos y de otros animales como llamas, alpacas, guanacos o vicuñas mediante la esquila.

El uso de la lana para la creación de textiles es uno de los más antiguos de la historia de la humanidad. Sin embargo, los ovinos tal como los conocemos hoy en día, son el resultado de un largo proceso de cría selectiva. Lo que se buscaba, y se sigue buscando, es mejorar las propiedades del vellón para atender a las demandas de la industria textil (Pesok, 2004).

La lana presenta una gran variación de finura, largo y rizo dependiendo de la raza. Las fibras más finas tienen un diámetro aparente de unos 18 μm . Por otro lado, las lanas más gruesas, como las de la raza Romney Marsh, pueden tener un diámetro aparente de hasta 40 μm . La longitud de la fibra varía entre 7-8 cm para las fibras más finas hasta 7-15 cm para las más gruesas. Factores como la dieta, la sanidad del ovino, la región y el clima donde se crió la oveja también influyen en las características de la lana (Pesok, 2004).

En cuanto a su composición química, esta fibra está compuesta por una compleja combinación de 170 proteínas. La principal de todas ellas es la queratina. La queratina es una proteína rica en azufre que constituye las capas más externas de la epidermis de los vertebrados y sus derivados (plumas, pelos, cuernos, pezuñas, etc.) (RAE, 2018).

En cuanto a su estructura, la fibra está conformada por dos partes: la médula y la cutícula.

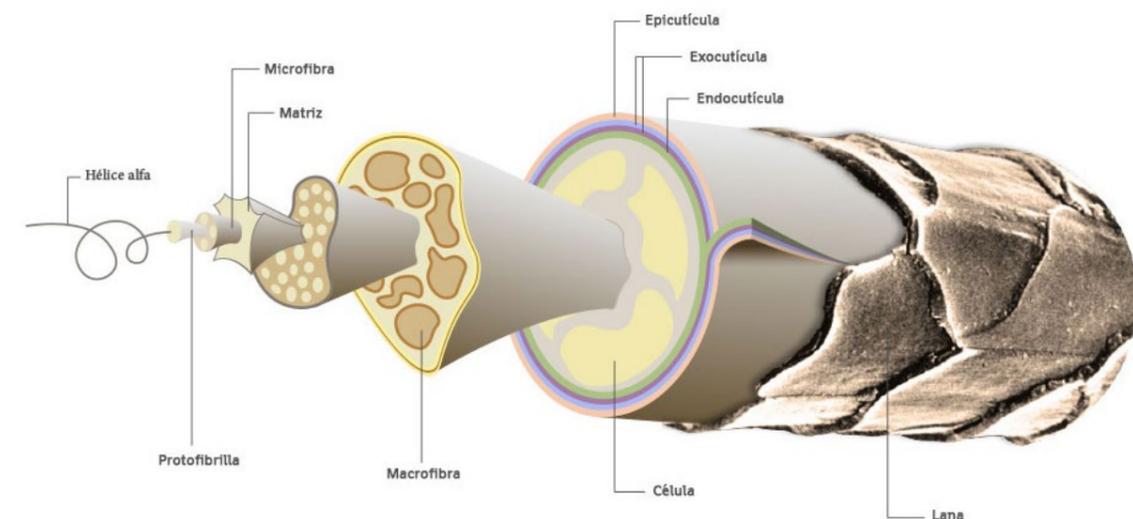


Figura 5: Diagrama de la estructura y morfología de una fibra de lana Merino.

La cutícula es la envolvente externa de la fibra. Las células de la cutícula se superponen unas sobre otras como si fuesen tejas o escamas. En general, el espesor de la cutícula es igual al de una simple célula, salvo en las zonas donde las mismas se superponen. La cutícula está compuesta de una exocutícula

y una endocutícula. Ambas están rodeadas de una epicutícula hidrófoba que hace que la lana sea impermeable al agua líquida pero no al vapor de agua. La cutícula es, aproximadamente, el 10% del peso total de la fibra (Pesok, 2004).

La médula está formada por dos tipos de células: las del ortocortex y las del paracortex. Ambas células tienen diferentes propiedades químicas y tintóreas. Dichas células tienen forma de huso y son, en mayor parte, las responsables de las propiedades mecánicas de la lana.

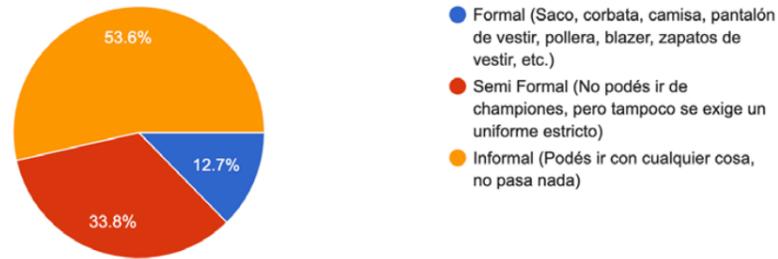
Las proteínas presentes en la matriz de estas células son las responsables de la amplia capacidad que posee la lana para absorber humedad sin dar la sensación de mojado.

Las células de la médula poseen un "complejo de la membrana celular" que actúa como cemento entre ellas y las separa de la cutícula. La médula compone el 90% del peso de la fibra.

8.2 Resultados encuesta online

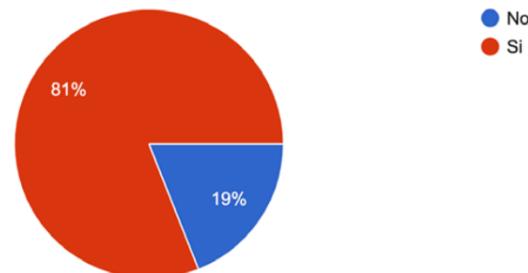
El código de vestimenta de su trabajo es ...

237 responses



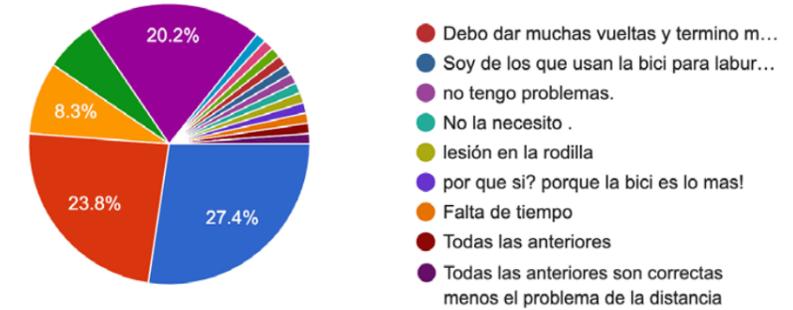
¿Consideraría trasladarse en bicicleta a su trabajo/centro de estudio?

237 responses



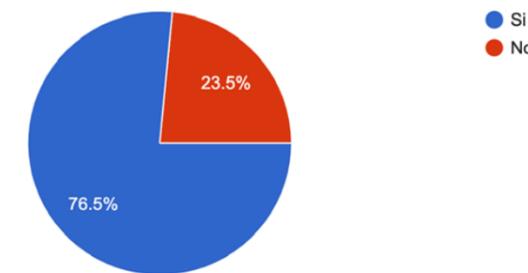
¿Por qué no?

84 responses



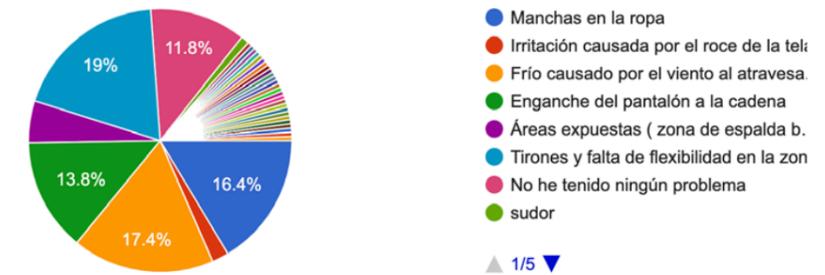
En caso de que sí se traslade en bicicleta. ¿Suele elegir sus prendas en función de su traslado en bici?

196 responses



¿Cuáles son los problemas más frecuentes que suele encontrar entre su vestimenta y su traslado en bicicleta?

195 responses



En caso de haber contestado Otros en la pregunta anterior, por favor especifique su respuesta.

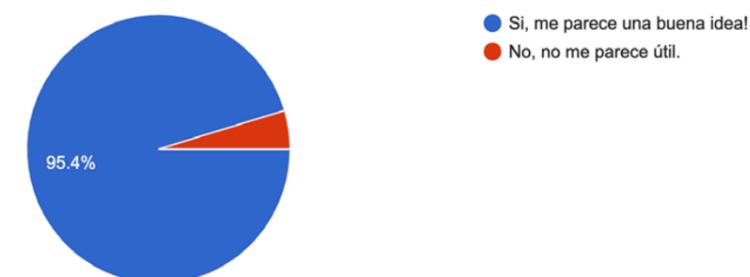
43 respuestas.

- 1 - El único tema con moverse en bici durante el día es el sudor: hay lugares a los que no podés caer hecho un agua.
- 2 - No se puede usar vestido o pollera x el viento.
- 3 - No puedo usar plataformas.
- 4 - Algunas manchas en la ropa, enganches, ropa mojada por transpiración el frío.
- 5 - También marcaría la opción del viento y el frío.
- 6 - Son varios de los que allá se muestran, irritación, frío, áreas expuestas, y tirones.
- 7 - Al llevar la mochila se suda la espalda.
- 8 - Problemas con la lluvia, sobre todo en la zona de las piernas y pies.
- 9 - Al andar con mochila, el contacto con la espalda hace que el sudor quede en la ropa.
- 10 - Sudar en la actividad física y llegar transpirado al trabajo.
- 11 - Transpiración.
- 12 - Pasa Ocon las camisas, además del tema de la sudoración, por lo que voy de remera y me cambio cuando llego.
- 13 - Sudor.
- 14 - Sudor, principalmente en la espalda debido a la mochila. También me he dado cuenta de que los zapatos me duran menos tiempo al andar en bici, a la larga se les rompe la suela. No soy de gastar en ropa, pero comparación zapatos especiales si duran mas.
- 15 - Mucho calor, mucho frio, áreas expuestas, grandes mojaduras los días de lluvia
- 16 - El principal problema es no contar con una ducha en el empleo, por eso hago un tramo en bici y otro caminando para no sudar mucho.
- 17 - Pantalones mojados por la lluvia.
- 18 - No permite marcar más de una opción. otro problema es q entras en calor y en invierno luego te enfrías.
- 19 - Sobre todo, falta de flexibilidad en las piernas y cintura.
- 20 - Todo lo anterior menos la penúltima.
- 21 - ¡Ropa de lluvia inteligente para la bici!
- 22 - Ropa fina por la que entra frío, o ropa gruesa sin respiración.
- 23 - Como se humedece la ropa me complica mucho, porque corro el riesgo de enfermarme y cuando llego al laburo no me puedo duchar y por más que me cambie quedo húmeda.
- 24 - Sudor, no poder utilizar prendas porque no son de secado rápido.
- 25 - Toda la ropa debe ser liviana que te "proteja del chucho" cuando hace frío y no te cocine cuando hace calor. Debe tener cierres en las mangas y piernas para transformarlo en short o remeras manga cortas.
- 26 - Suelo transpirar mucho y eso hace que en general evite la bicicleta cuando tengo que trasladarme grandes distancias.
- 27 - La entrepierna de los pantalones se desgasta y se rompe rápidamente por el roce con el asiento.
- 28 - Tirones y falta de flexibilidad en el pantalón.
- 29 - Mi único problema por resolver es el agua.

- 30 - Falta de flexibilidad en atrás de rodilla al usar jeans.
- 31 - Falta de flexibilidad en el pantalón.
- 32 - La ropa formal es incómoda y si vas muy abrigado caes sudado, y poco abrigado te morís de frío.
- 33 - Otro problema es por el calor.
- 34 - Al llegar debo bañarme y cambiarme, lo que implica más tiempo.
- 35 - Tener que llevar un cambio de ropa por el sudor generado.
- 36 - Incomodidad de usar pollera y vestidos por encima de la rodilla al andar .en bicicleta. al pedalear es difícil mantener el largo adecuado de la falda.
- 37 - Te jode solo si el jean es ajustado para doblar la pierna.
- 38 - El sudar la remera, pero llevo una de cambio por lo general.
- 39 - Ropa transpirada.
- 40 - El ejercicio sube la temperatura corporal, al vestirme para ir al trabajo pienso en no abrigarme para no transpirar.
- 41 - Transpiración, ropa percutida.
- 42 - No puedo llevar ni un escote sutil.
- 43 - Las veces que opté por leggins si bien son cómodas para las piernas no lo son para el asiento... Creo que me explico...

¿Le interesaría una línea de prendas específicamente diseñada para trasladarse en bicicleta? (Materiales flexibles, detalles reflectantes para mayor visibilidad, telas que no se ensucian, mayor protección contra el clima, etc. pero que mantienen la apariencia de una prenda común y corriente)

237 responses



Comentarios:

46 respuestas

- 1 - Sobre todo estaría genial que diseñaran prendas para trasladarse en bici los días de lluvia.
- 2 - Ya he comprado varios artículos de tiendas especialistas en ciclismo urbano, pero del exterior. Lamentablemente no he encontrado una marca local enfocada al ciclista, que haga buena ropa y con estilo.

- 3 - Uso algunas prendas específicas para venir al trabajo en bici como una camiseta deportiva (me traigo una camiseta/remera para cambiarme) y buzo de lana o campera fina para el viento (una campera "de ciclismo"). Está bueno tener ropa "normal" (que no parezca de ciclismo, digamos) que sea cómoda/práctica para usar en la bici.
- 4 - De todos modos seguiría teniendo que cambiarme para ir en bicicleta y luego para trabajar.
- 5 - ¡Muy buena idea y poco a arcada fuera del contexto deporte! (juja)
- 6 - Para no pasar calor llevo prendas que me puedo ir sacando. Se me complica con el chaleco reflectivo porque me lo tengo que sacar y volver a poner. Me pasa lo mismo cuando quiero sacar algo de la mochila que también llevo bajo el chaleco. También estaría bueno tener algún lugar más práctico donde poner lo que me saco, y no tener que ponerlo en la mochila.
- 7 - También sería interesante que sea ropa resistente a la lluvia y con ventilaciones para no tener ni frío ni calor.
- 8 - No tiene que ver con la ropa pero sería importante que por las avenidas haya estacionamientos de bicis, así sean en la vereda simplemente los aros...
- 9 - Como estas hago 60 km por día y uso conjunto deportivo sería bueno una indumentaria resistente contra frío y el agua refractario.
- 10 - En general, yo me cambio al llegar a trabajar. Sería genial ropa prolija como para no cambiarse tanto, flexible y adaptada a la calle. Vi una línea de Levi's que tenía partes refractarias medio camufladas. Es muy importante la comodidad y entender que uno en la bici no tiene frío y hasta transpira aunque sea invierno, así que las prendas también deberían ser livianas y respirables. ¡Mucha suerte!
- 11 - como todo depende del precio, prendas espaciales a precios galácticos no sirven en este país/
- 12 - Tengo hace unos días una pestaña abierta en mi navegador, con una compra de un pantalón y chaqueta water/ windproof. Es la veta. Para lo que quieren, cuenten conmigo, me interesa el tema.
- 13 - Sobre todo algo impermeable y cómodo para la bici.
- 14 - ¡Me parece súper útil y necesario! ¡Arriba!
- 15 - Me parece fundamental!
- 16 - Las ciclistas necesitamos ropa cómoda que nos permita movilidad, pero a la vez no lucir tan deportivas como para poder usarla en el ámbito laboral URGENTE. Mil gracias y éxitos!
- 17 - Con detalles flúor y de telas flexibles, pero que abriguen, xq la lycra no siempre es calentita! Si me encantaría!
- 18 - Ya esta todo inventado es solo buscar acá o en el extranjero dado que estamos 50 años atrasados al top mundial!! la ropa a usar depende del trayecto a recorrer y tiempo necesario para el mismo!! para pocos km cualquier ropa sirve con las debidas precauciones de no engancharse el pantalón con la cadena etc y para trayectos largos buena bici y calza con badana y un lugar donde poder bañarte cambiarte etc. etc..
- 19 - Yo sí bien, pero solo ropas importadas. Ninguno marcas nacionales en modal.
- 20 - Igualmente yo me traslado en bicicleta al trabajo y a todos lados, no tengo problemas mayores con la ropa, tendría que seguir usando la misma ropa.

- 21 - ¡Que te tengas que comprar un solo conjunto de prenda para todas las estaciones del año!
- 22 - ¡Excelente iniciativa! ¡¡¡Lo necesitamos!!!
- 23 - ¡¡Excelente idea, adelante!!
- 24 - Pantalones semi formales, con un buen corte, que no sean muy anchos abajo, algo flexible la tela, y si protegiera de la lluvia... genial.
- 25 - Lo de la apariencia, la verdad no me importa, ya que transpiro y cuando llego al trabajo debo cambiarme, a mí lo que me interesa es una prenda que realmente no le entre agua, y que siga siendo cómoda.
- 26 - Me parece una buena idea lo del último punto pero estaría bueno tener siempre en cuenta que uno anda con esa ropa y hay elementos como detalles reflectantes y comodidad de telas que hay que tener en cuenta, a mí particularmente no me gustaría andar con cintas o detalles reflectantes por más mínimo que sea.
- 27 - El problema más grave son los pantalones, necesitan ser lo más parecido a ropa de ciclismo, pero mantener la dignidad, cuanto más justo mejor, tela fina que deje transpirar y liviano. Ejemplo: la línea Levi's Commuter no es buena, aunque son telas relativamente impermeables y con reflectantes, son telas pesadas y cortes incómodos.
- 28 - Camperas o similar reflectantes o de buena visibilidad pero que vistan, que sean una prenda atractiva.
- 29 - Hace 20 años que voy a trabajar en bici y vivo a 30kmts. Mi experiencia es que la ropa de ciclista, malla con badana, camiseta piel, guantes, campera, gorro tubular y zapatillas con trabas, son INDISPENSABLES.
- 30 - Desde mi experiencia sería genial una prenda que pueda abrir un cierre o bolsillo por la espalda (ventilación) pero que abrigue el pecho principalmente la zona del plexo, que tenga cierre de abajo hacia arriba me ha funcionado de manera notable. Espero se entienda la idea!
- 31 - ¡Es un excelente proyecto para llevar a cabo! Te deseo lo mejor tanto por tu tesis como por nosotros los ciclistas jaja :D
- 32 - Es fundamental el tema de los tobillos y la cadena, me imagino algo con un velcro. otro tema son los reflectivos, son fundamentales, pero no quedan lindos en reunión social. otro tema es la lluvia! pantalones impermeables reflectivos que no se enganchen en la cadena. importante la comodidad en la unión de las piernas y la cadena. importantes la transpiración la remera. suerte!
- 33 - Mucha suerte y si sale me interesaría tener + info.
- 34 - Duchas en el trabajo, y cambio de ropa sería mi perfecta solución :) , saludos.
- 35 - No creo que sean necesarias prendas así sino accesorios.
- 36 - Si me parece que está bueno, no me parece NECESARIO, sobre todo porque esas cosas aparte suelen ser muy caras. Tendría una prenda, capaz, por tener, pero no por que tenga una necesidad generada.
- 37 - Que no fueran muy caras, ese es el problema con las prendas que ya existen.
- 38 - A tener en cuenta las prendas de jean van bien pero no para tramos excesivamente largos.
- 39 - Sí estaría muy bueno pero que sea a precios razonables.
- 40 - \$ al bolsillo de todos.

41 - Tengo una campera reflectante e impermeable, pero es de una goma no muy cómoda.

42 - No usando lana ni productos de origen animal sería mucho mejor aún ;)

43 - ¡Mucha suerte con la tesis!

44 - Buenas, para ampliar un poco más sobre todo lo mas complejo es los días q llueve. No tanto si hace frio o no.

45 - Y si son pantalones q sean "acolchados" para que no moleste el asiento y no tener que usar calza de ciclista, que parece un pañal.

46 - Seria ideal, por ejemplo, una camisa de vestir o casual, pero de tela cómoda como para moverte con facilidad y aún así mantenga la estética de una camisa y no de ropa deportiva. Las camisas de hombre ajustadas al cuerpo quedan muy bien, pero son súper incómodas, no te podés mover demasiado, porque se comienza a abrir la tela ente los botones.

8.3 Formato entrevista dirigida Expo Bici 2016

1) ¿Con qué frecuencia viajas en bici?

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| A Una vez por semana | D Diariamente |
| B Dos veces por semana | E Una vez cada tanto |
| C Tres veces por semana | |

2) ¿Cuántos kilómetros aprox. recorres por día?

- | | |
|-----------------|-----------------|
| A de 0 a 5 Km | E de 25 a 30 Km |
| B de 5 a 10 Km | F de 30 a 40 Km |
| C de 10 a 15 Km | G de 40 a 50 Km |
| D de 15 a 20 Km | H Más de 50 Km |

3) ¿Cómo es el código de vestimenta en tu lugar de trabajo/estudio?

- A Ropa de vestir "formal" s/ gran libertad de movimiento (Saco, corbata, pollera, etc.)
 B Vestimenta semi-formal (Jean, championes, etc.)
 C No hay exigencias, se puede ir con lo que quieras
 D Ropa "formal" que permite gran libertad de movimiento
 Otros: _____

4) ¿Crees que el código de vestimenta del lugar de trabajo/estudio influye en la decisión de trasladarse en bici o no?

- A Sí
 B No

5) ¿Elegís la ropa que te vas a poner pensando en la bici?

- A Sí
 B No

6) ¿Qué te ponés los días de lluvia para protegerte del agua??

- A No viajo en bici cuando llueve
 B Algún tipo de campera impermeable
 C Poncho de nylon
 Otros: _____

7) Cuando voy a andar en bici evito ponerme...

8) Por seguridad utilizo...

- | | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| A Casco | D Reflectivos |
| B Chaleco reflectivo/flúor | E Colores claros de ropa |
| C Luces led | F Protectores para la mochila flúor |
| Otros: _____ | |

9) ¿Conoces / alguna vez escuchaste hablar de la ropa de ciclistas hecha de lana Merino?

- A Sí
 B No

10) Del 1 al 10 ¿cuál fue tu nivel de satisfacción con ese material?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

8.4 Entrevistas en profundidad

Entrevista I

Entrevistado/a: Diseñadora Textil, 27 años. Creadora de blog sobre moda sustentable.

Fecha: 30/05/2018

A - COSTUMBRES

¿Hace cuánto que usas la bicicleta para ir a trabajar/estudiar/hacer mandados, etc.?

MA: Bueno, eh... yo me compré la bici plegable para en su momento ir a trabajar y la sigo usando para otras cosas también cada vez que puedo. Eh... y fue en marzo del año pasado. A raíz de, desde ese momento fue que comencé a usar la bici como mi principal medio de transporte digamos.

EG: Fue como hace un año, un año y pico entonces digamos. Bárbaro.

¿Por qué eliges la bicicleta por sobre otros medios de transporte?

MA: En verdad elijo a la bicicleta eh... fundamentalmente por dos razones. Una, para generar menor impacto en mi huella de carbono digamos, por un tema más bien, vinculado con la sustentabilidad y poder ayudar a no contaminar tanto a la hora de trasladarme de un lugar a otro. A su vez, por que me parece que a efectos de tiempo y de ejercicio para la salud también está muy bueno entonces, no le encuentro casi contras digamos a andar en bicicleta.

¿Qué es lo mejor de trasladarse en bicicleta?

MA: Y... lo mejor de andar en bicicleta, para mi, es la libertad que podés tener. O sea, de trasladarte de un lugar a otro, de agarrar el camino que quieras, de ser más controladora tu misma de tus tiempos quizás. A la hora de tomarte un ómnibus tenés que calcular la distancia del bondi, cuanto tiempo tenés que estar en la parada, si le llega a pasar algo al bondi ya es un quilombo, entonces, en la bici en ese sentido vos tenés mucha más independencia digamos. Y creo que eso es como una de las mejores cosas.

¿Y lo peor?

MA: El viento (jaja). Que la sufrís muchísimo. Si hay mucho viento, es complicado.

¿Cuántos kilómetros aprox. recorres por día?

MA: Sinceramente lo que pasa es que depende mucho el día. Eh... he llegado a hacer 16 Km. Un día me fui desde Carrasco hasta el Solís y hay veces que me voy desde Carrasco hasta el museo de Artes Visuales, y a veces desde mi casa hasta Arocena, o sea, acá. Así que es muy variado la verdad. Pueden ser 2 Km o 8 Km, es como..., no tengo como un timing... según como sea mi día y la cantidad de entrevistas y cosas que tenga, y en que puntos de Montevideo sea.

EG: O sea, que lo máximo que llegaste a hacer en recorridas digamos, fueron 8 Km.

MA: Sí, lo máximo fue desde Carrasco hasta el Teatro Solís que creo que son como 14 Km, por ahí, algo así.

¿Qué ropa usas para ir a trabajar/estudiar/hacer mandados, etc.?

MA: En verdad yo no pienso que uno tiene que vestirse de forma deportiva para andar en bicicleta. Al revés. Nunca cuestiono: Ay, si voy a ir en bicicleta no me voy a poner... Me pongo lo que tenga ganas de ponerme: un jean, un pantalón más formal, un blazer, una camisa. Si hace frío un abrigo, pero no voy tipo de jogging o de camisa deportiva y de champions por que voy a estar en la bici. No. O sea, es más, he llegado a andar de tacos (jajaj), no taco aguja, pero tacos cuadrados, re uso.

EG: Digamos entonces que vos no elegís la ropa pensando en bici. Perfecto.

MA: No, para nada.

¿Crees que hay ámbitos donde no está bien visto ir en bicicleta?

MA: Lo que pasa que, depende. Ponele, yo que se, si vas a ir a un evento, que es por ejemplo un cocktail, capaz que... y si llegas medio... saliste contra reloj y llegas medio sudado o algo (jaja), ahí capaz que ya no estaría bueno. Pero en si que llegues, que esté mal visto, llegar en bicicleta a un lugar, sinceramente no se me ocurre. Por que me parece que depende mucho de la presencia, es como te digo, si vos tenés que trabajar en una oficina y caes de champions y joggings por que estás en bicicleta ahí yo creo que sí que estaría mal visto. Pero, en verdad, si vos tenés como la autonomía eh... de forma de que la bici no sea un impedimento para tu vida social y laboral me parece que no. Que no hay un lugar así donde esté mal visto.

Vos me decías que vos no elegís la ropa que te vas a poner pensando en la bicicleta, pero ¿Hay materiales que evitas ponerte porque sabes que te van a molestar?

MA: Eh bueno... como vos sabes por el blog y mi estilo de vida yo soy como muy fan de las fibras naturales. Entonces, en verdad, siempre elijo, y es más la mayoría de mis prendas son con fibras naturales entonces me parece que la lana ah... a diferencia de lo que muchos piensan, de los prejuicios que se puedan llegar a tener es una fibra que ya de por si aísla y regula la temperatura del cuerpo entonces, no es que si vos te ponés un buzo de lana es una fija que te va a sudar en la bicicleta. No, al revés. Puede aislarte y ayudarte a controlar la temperatura de tu cuerpo entonces, eh... por ejemplo, cosas de lino también o de lana o de... algodón, no tanto este... principalmente si tengo que elegir son esos dos. Trato de evitar eh... el poliéster o el sintético por que si, eso si, es como que mucho más dócil a que te haga sudor ahí (jaja).

¿Tenés alguna prenda favorita para andar en bicicleta? ¿Alguna prenda con la que te sientas particularmente cómoda?

MA: Tengo unos champions, pero no son champions como de hacer gimnasia, son como sneakers digamos, de todo el día, que son de Piñatex que me parecen que son re cómodos, más que nada cuándo tengo que hacer mucha distancia en bicicleta, que ahí sí, seguro que me los pongo en lugar de tacos para poder estás más cómoda y tener mejor dominio, más controlado la bici y poder llegar más rápido a los lugares entonces en ese sentido prefiero, por ejemplo, usar este tipo de calzado. Y en cuanto a prendas...no... prefiero los buzos como éste

ponele, que sean medio finitos, nada muy grueso este...y...eso sí, básicamente eso. Pero, por ejemplo, no uso tanta remera de manga larga a la hora de andar en bicicleta por que ya de por sí, más ahora en esta época, si salís con un abrigo y encima tenés ropa es como que demasiadas capas, demasiada ropa y estando en movimiento como que, a mi al menos, no me queda cómodo. Entonces prefiero estar un poco más eh... libre digamos.



Figura 36: Piñatex es una alternativa de cuero natural hecha de fibras de celulosa extraídas de hojas de piña, PLA y resina a base de petróleo.

B - MOLESTIAS

¿Has tenido molestias con tu ropa al andar en bicicleta?

MA: No, molestias no. O sea, si en algún momento, en algún día me tuve que poner una remera de poliéster, ponele, lo que me pasa a veces es que en la espalda siento como, entre la remera que la fibra es de poliéster y que quizá tenga un abrigo arriba o demás es como... estoy más propensa a sudar. Por más que no vaya a 500 Km por hora, o de forma deportiva, es como que voy más propensa a ese tipo de cosas, pero en sí, no, que haya tenido dificultad, no.

EG: ¿Y tenés áreas en donde hayas tenido más molestias, que sentís por ejemplo tirones? Yo lo que tengo si querés, que te pueden ayudar, son tipo figurines, Si querés los podés marcar tipo: mirá siento molestias acá, siento que me tira por ejemplo la ropa en tal lugar.

MA: Eh...bueno lo que me pasó varias veces en la bici, en el manillar, con las manos. O sea, yo nunca uso guantes ponele y si estas mucho rato con la mano en el manillar te empieza a sudar un poco. No estoy hablando de exageraciones, no es que me sude pila pero digo, me empiezo a sentir incómoda por ejemplo en la manos este... o sino por ejemplo, a veces, si los pantalones que tengo puestos son medio de recto tirando a Oxford ahí, alguna vez se te puede enganchar con la cadena y es un quilombo por que se te puede romper, se te puede, te podés caer de la bici por que se te traba la rueda y, puede ser eso también medio complicado este... y me siento más cómoda, mucho más cómoda eh... con los pantalones por ejemplo, los que son de tiro alto. Por que a la hora de sentarme estoy re cómoda por que se que el tiro igual me llega arriba y no tengo que estarme subiendo el pantalón o bajándome la remera, onda, como que estoy re cómoda. Este... y después que más...como un punto débil ya te digo, la espalda eh... me parece, así como esta parte de acá.

EG: Si querés márcala con la lapicera.

MA: Esta parte de acá, así como la más débil y lo que te decía acá, hasta los tobillos según el... el ancho, sí, el ancho este... y después que más, nada lo que te decía el tiro también me parece importante de lo que tenga puesto y... ta, como te decía de las manos.

¿Haz hecho alguna cosa como para mejorar esas molestias? Vos me decías por ejemplo lo del ancho del bajo del pantalón o lo del sudor de las manos y el roce, o lo de la transpiración en la espalda ¿Haces algo, conscientemente, para evitar esas situaciones?

MA: No, si ya estoy en la bicicleta y veo que el pantalón me empieza a molestar por que no me di cuenta me lo meto adentro del champión digamos, pero, no, no es que haya hecho algo así pro a favor de la bici, no, en ese sentido, no.

¿Son mayores las molestias con las partes de abajo (pantalones, polleras, shorts, etc.) o con las de arriba (camperas, remeras, blusas, buzos, etc.)?

MA: No, no en la parte de abajo por que el tiro y el tobillo es como más... la rodilla tiene que estar cómoda también. O sea, no podés ir... al menos yo no me sentiría cómoda con un chupín muy apretado por que la rodilla la estas todo el tiempo moviendo y sino te puede generar como medio, molestia digamos. Así que ta, me parece que la parte de abajo es como lo más crítica.

¿Qué preferís andar en bicicleta cuando hace mucho frío o mucho calor?

MA: Este...mmm... buena pregunta. La verdad no se. Bueno, en verdad ahora que pienso frío, frío nunca anduve en bici, con mucho frío. Pero yo igual, de por si, ya soy más fan del invierno que del verano. Así que te diría que en invierno.

EG: El invierno es lo mejor digamos

MA: Sí, prefiero el invierno

¿Qué es indispensable para andar en bicicleta cuándo hace mucho frío?

MA: ¿Pero, para la bici o que ya tenga que tener puesto?

EG: Para la bici. Imagínate que es un día de Julio, hay menos dos grados, y tenés que salir y sabes que vas a andar en bici ¿Qué sabés que es ideal para protegerse del frío así, gélido?

MA: Y... una buena bufanda me parece que sería lo ideal que yo tendría que tener por un tema del frío y el viento que no me esté constantemente golpeando la cara y me impacte mal. Y después, en si que tenga que tener la bici pero más allá del frío pero todo el año, ay, no me sale ahora el nombre...esas como mochila se le ponen en las ruedas. Tiene un nombre.

EG: Alforjas

MA: Sí, eso. Por que si vos tenés la espalda cargada más eso que te decía hoy de las prendas que ya de por si en la espalda es un punto crítico es como una molestia. En cambio, si tus pertenencias las tenés en las alforjas me parece que es como mucho más llevadero.

EG: Perfecto. Justo hablando de eso ¿Vos usas mochila cuando te trasladas en bici?

MA: Si, uso mochila si.

EG: Sabes que en las etapas anteriores de la investigación varias personas dijeron que en realidad lo que más les molestaba era el tema del sudor en la espalda y la mochila. Que el sudor que quedaba atrapado entre la mochila y la espalda y eso es muy molesto. ¿Eso a vos te ha pasado?

MA: Sí, sí

¿Te ha pasado de tener que sacarte un abrigo mientras estabas en la bicicleta (esperando en un semáforo, por ejemplo)? ¿Qué haces con la prenda en ese caso?

MA: Sí, me ha pasado. Y lo que hago es me la ato a la cintura y ya está.

¿Usas la bicicleta los días de lluvia?

MA: No. O sea, si llueve muy poquito, finito, ta me pongo una campera impermeable y no me molesta. Pero si ya, hoy... Bueno ta, hoy justo no vine desde casa, pero no la hubiera agarrado, no creo que la hubiera agarrado por que ya estaba lloviendo más, demasiado.

¿Usas algo esos días para protegerte del agua?

MA: Sí, sí uso impermeable.

EG: Impermeable tipo campera, tipo pilotín

MA: Sí, tipo campera

¿Consideras que la lana es un buen material para andar en bicicleta?

MA: Sí, ni que hablar.

EG: Bueno y el por qué ya lo dijiste antes que era por todos esos motivos.

EG: Maca, yo te conozco, se que sabes que es la lana Merino (jaja).

MA: Si (jaja).

¿Alguna vez escuchaste hablar de la ropa de lana Merino para andar en bicicleta?

MA: Si. ¡Me encantaría tener!

EG: Entonces estarías interesada en ropa de ese material.

MA: Sí, ni que hablar.

C - SEGURIDAD

En los días de niebla o de lluvia: ¿Tomás alguna medida extra para hacerte más visible en el tránsito?

MA: No, no en ese sentido no, la verdad que no. Yo siempre llevo casco eso sí o sí. Más allá del día siempre tengo el casco puesto. Pero...no algo así como extra, no.

¿Usas chaleco?

MA: No, la verdad que no. Creo que tendría (jaja) pero no.

¿Por qué o por qué no?

MA: Me embola. Me parece antiestético y no, no me hallo.

¿Qué opinas de que la IMM quiere hacer obligatorio el uso del chaleco reflectivo?

MA: Horrible, no. O sea, me parece que está bien que uno como ciclista tenga que diferenciarse, o sea que un auto o cualquier peatón te pueda ver, pero podés perfectamente poner luces en la bicicleta o que tu casco tenga una luz incorporada me parece mucho mejor y también notorio, a tener vos un chaleco. O sea...

En una de las etapas anteriores, uno de los ciclistas dijo que le interesarían prendas con detalles reflectivos “que queden lindas en reuniones sociales”. ¿Qué opinas de esta frase? ¿Crees que existe una necesidad prendas que “queden lindas en reuniones sociales” y que te permitan trasladarte en bicicleta de forma cómoda o no serían necesarias?

MA: Bueno tengo una marca para decirte que la conoces. Lu con Dejar Fluir tiene prendas de lana con reflectivos. Ahí eso es como una buena solución.

EG: Así que vos realmente crees que existe una necesidad en el mercado para este tipo de prendas.

MA: Sí, sí.

En uno de los informes leídos afirma que Montevideo tiene la proporción de viajes realizados por hombres y mujeres más pareja de Latinoamérica (60/40). ¿Por qué crees que pasa esto en Montevideo?

MA: Yo creo que por que, dentro de todo, Montevideo es bastante chiquita. Hacer distancias en bicicleta no es imposible y... basta con abrir la aplicación de Moovit y decir a donde querés ir y comparar lo que te sale ir en bici y lo que te sale ir en ómnibus y no hay mucha diferencia. Y entre eso, la autonomía que podés tener y la comodidad me parece y... y lo chico que es Montevideo me parece que puede ser por eso. A pesar de que Montevideo desde el punto de vista de ciclovías por ejemplo le falta un montón y los autos...hay ciclistas que se mandan cualquiera, por que los he visto que se cruzan con roja igual o hacen cualquiera. Pero los ciclistas que andan igualmente bien y respetan las leyes hay autos que no los... a mi me ha pasado que me hagan finitos o que pienso dos veces antes de ir por Avenida Italia, capaz que agarro otra ruta entonces, creo que todavía falta una mentalidad en Montevideo de respetar al ciclista o de que el ciclista tenga su lugar en la calle. Pero, más allá de eso, igual ya ves que hay mucha gente que anda. Así que creo que es por las distancias que son más fáciles de manejar y ta, y la comodidad de lo que es estar de forma independiente.

EG: Crees que hay alguna característica de Montevideo, además de las que ya mencionaste, ¿que de la impresión de ser particularmente segura para las mujeres?

MA: No, la verdad que no. No se...sinceramente no se me ocurre algo.

EG: Tranqui, yo tampoco tengo la respuesta (jaja).

¿Crees que la forma en la que se viste la mujer uruguaya puede estar relacionada de alguna forma?

MA: Puede ser porque, en verdad, ya te digo, yo no soy como el común a la hora de la gente se viste, de cómo se viste la gente para ir a, cuando la gente anda en bicicleta. Y bueno y ahora que lo mencionas sí, puede ser que es como más uniforme en cuanto a las prendas. La mujer tiende a vestirse más bien como más casual y no, acentuar sus curvas o mostrar sus atributos como mujer. Se pone pantalones, he visto mucha riñonera, canguros más como, como un varón. Capaz que puede ser eso, que es como más homogéneo y no llama la atención. No se capaz que es por ahí.

D - IDEAL

Se plantea el ejercicio de imaginar un pantalón:

¿Cómo es al tacto, cómo es su textura?

MA: *Suave, me parece que suave.*

¿De qué está hecho?

MA: *Capaz que un paño de lana, que no sea fieltro cosa de que te pueda generar peeling en el uso, pero así, como una especie de paño finito, ¿no? Nada del paño grueso de abrigo, pero finito.*

¿A dónde vas con este pantalón?

MA: *Y...a alguna reunión. Mi diario es ir a reuniones (jaja)*

¿Cómo son las piernas?

MA: *Las haría más bien rectas, pero me parece que podría estar bueno que de alguna forma u otra el pantalón, si vos querés, no se que tenga un cierre invisible u algo y que lo puedas transformar digamos. Que lo puedas hacer como dos prendas en una. Y si o si que sea de tiro alto.*

¿Cómo es cuando te sentás? ¿Cómo es la zona de la espalda baja?

MA: *Eso, que sea de tiro alto y no le pondría bolsillos en el trasero digamos por que son innecesarios a la hora de andar en bicicleta no tienen mucho sentido. Quizás sí les pondría un bolsillo, por que esto es algo que me ha pasado que capaz que te interesa, ponele tengo pantalones que el bolsillo es cortito, ponele me queda la mitad del celular afuera y me pasa que se me ha caído el celular andando en bicicleta por que no lo puedo guardar bien.*

EG: *¿En los bolsillos de atrás?*

MA: *No, en los de adelante. Entonces que tenga un bolsillo delantero profundo para poder guardar bien el celular y que no me moleste tanto en la pierna digamos. O sino ta, una riñonera o lo guardo en la cartera. Pero que lo pueda tener conmigo me parece que estaría buenísimo.*

¿El pantalón se puede personalizar a tu gusto?

MA: *Sí, estaría bueno. Si, que lo puedas customizar de alguna forma.*

Entrevista II

Entrevistado/a: Estudiante de Medicina en la UdelaR. Fotógrafa. 25 años.

Fecha: 06/06/2018

A - COSTUMBRES

¿Hace cuánto que usas la bicicleta para ir a trabajar/estudiar/hacer mandados, etc.?

En realidad la bici la uso de una forma más deportiva, pero ando en bicicleta hace 4 años.

¿Por qué eliges la bicicleta por sobre otros medios de transporte?

Por deporte. Por que me saca abundante estrés. Me relaja. Por que también es una forma mucho más rápida y ágil de avanzar en el tránsito.

¿Cuántos kilómetros aprox. recorres por día? Si no tenés los kilómetros ¿De dónde a dónde vas?

Y bueno del Maciel que es lo que más... lo que habitualmente voy son 20, 22 Km contados.

¿Qué ropa usas para ir a trabajar/estudiar/hacer mandados, etc.?

Uso ropa normal, casual. O sea, no uso de pantalones ni remeras deportivos ni nada de eso. Pero uso mi ropa habitual que ...

EG: ¿Como la que separaste acá por ejemplo?

CP: Como estoy vestida en este momento. O sea, elijo la ropa que me es más cómoda para hacer deporte dentro de eso. Pero nada, nada fuera de lo común.

EG: ¿No te cambias cuando llegas a destino ni nada?

CP: Llego y me pongo la túnica arriba de la ropa

¿Eliges tus prendas pensando en el traslado en bicicleta?

Sí, sí.

¿Crees que hay ámbitos de trabajo o estudio en donde la ropa que tenés que usar no te dejaría ir en bicicleta?

Sí, no me dejarían ir de calza, por ejemplo. Quedaría mal, mal visto. Quedaría terrible en mi caso.

EG: Para vos un hábito en donde no podés caer de calza sería el Hospital, por ejemplo.

CP: Claro. El Hospital no...

¿Hay algún otro ámbito así que se te ocurra?

Que se me ocurra, por ahora no.

¿Hay prendas o materiales que evitas ponerte si sabes que vas a andar en bicicleta?

CP: Jeans ajustados.

EG: ¿Jeans ajustados?

CP: Lo evito por que, en mi caso, yo soy muy musculosa entonces mis cuádriceps son voluminosos de verdad, y me pasa que estoy pedaleando y es como que, no, no logro contraer totalmente la pierna por que me aprieta. Me hace como tucks, envasado al vacío. Total. De hecho, siempre que puedo, por más que haga mucho frío voy de short. Pero ta. Al Hospital no puedo ir de short. Es por eso, por que realmente me molesta como me aprieta la pierna.

EG: Y ahora en invierno, ponele, no podés ir de short. ¿Qué te ponés?

CP: Este pantalón, por ejemplo. No se qué tela es. Es algodón creo.

EG: Sí

CP: Bueno de algodón entonces. De este estilo y que son ajustables, de elástico. Claro, que sea stretch, que se me estira.

¿Tenés alguna prenda favorita para andar en bicicleta?

Un pantalón en particular que ese es así tiene esas características y que tiene el bolsillo... además es tiro alto entonces los flotadores nunca se salen y eso es re importante por que vos estás como sentado entonces se te baja el pantalón. Entonces, es de tiro de alto y los bolsillos me quedan sobre el tronco y no sobre la pierna entonces el celular no me está clavado así todo el tiempo que eso es tá... súper molesto.

EG: Te iba a preguntar una cosa volviendo a la pregunta anterior, vos decías de los pantalones. ¿Hay algo que evitás ponerte? ¿Algún material? ¿O alguna T-Shirt que digas esta T-Shirt no me la pongo o esta campera no me la pongo?

CP: Trabajaría el mismo concepto. Una camisa, que yo estoy contrayendo el bíceps y que voy así tensa, tampoco lo uso. Prefiero estar con una remera, buzos que no sean de cierre, o sea, enteritos así, por que también me molesta el cierre haciéndose pliegues, y...que más...y prefiero que sean enteros por que si es camisa y estoy con la mochila se me levanta y la espalda se me descubre.

B - MOLESTIAS

Ya has mencionado algunas, pero ¿Has tenido molestias con tu ropa al andar en bicicleta?

Todas esas.

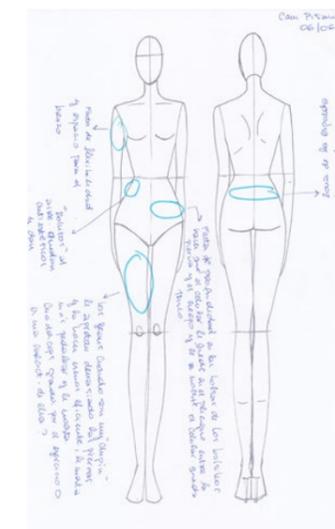
EG: Todas las anteriores

CP: Todas las anteriores.

EG: Lo que tengo que te pueden ayudar son unos figurines y unos marcadores que los podés usar para marcar las zonas en donde has tenido mayores molestias. Haces un circulito, márcalos... (Ver figurines)

¿Has hecho algo para mejorar esas molestias?

Y bueno, cambiar la ropa, usar ropa que el bolsillo sea grande y no me quede en tronco, no



Figurines

me quede en la pierna sino en el tronco y usar siempre pantalones de velcro, de velcro no, de algodón, no de jean. Si no, no me entra la pierna (jaja).

Hay algunas preguntas que se repiten, pero esta bueno repasarlas ¿Son mayores las molestias con las partes de abajo (pantalones, polleras, shorts, etc.) o con las de arriba (camperas, remeras, blusas, buzos, etc.)?

CP: Si, bueno, ta... lo mismo, que se me baje el pantalón, que se me suba la camisa. O sea, siempre hago que las remeras me queden por dentro del pantalón y me pongo un cinturón. Y el cinturón me queda en tiro alto no me queda en, como en la cintura mismo así. Y ta... y las que dije.

¿Qué preferís andar en bicicleta cuando hace mucho frío o mucho calor?

CP: Calor

¿Por qué?

CP: Por comodidad de ropa. Por que me pongo una musculosa suelta y ya estoy bárbara, y un short y estoy bárbara. Por que arrancar a bicicletear es todo un tema orgánico, que ya estoy en calor entonces me es fácil pedalear mientras que en el frío arrancar es horrible. Es tipo ahhg...eh... y en el verano siempre pasa que hay poco tránsito comparado con un día normal. Por que nadie quiere andar.

¿Qué es indispensable para andar en bicicleta cuándo hace mucho frío?

CP: Guantes, capaz.

¿Y para cuándo hace mucho calor?

CP: Agüita jaja. Emm...yo creo que un short más que un buzo, una remera, un short. El Short es tipo ta, frescura total.

¿Usas mochila cuándo te trasladas en bicicleta?

Sí. Me voy al Hospital con la mochila y está re cargada.

En algunas de las etapas anteriores varios ciclistas hablaron sobre el sudor en la espalda que genera la mochila. ¿Eso es algo que te ha molestado a ti también?

Sí. Se te concentra ahí y terminas sudando la espalda mal, mal. Es re feo.

EG: ¿Y hiciste algo como para mejorar, algo para mejorar el tema del sudor en la espalda con la mochila?

CP: Me la banco más que nada. Es como bueno, ta: vine en bici es obvio que voy a estar sudando (jaja).

¿Te ha pasado de tener que sacarte un abrigo mientras estabas en la bicicleta (esperando en un semáforo, por ejemplo)? ¿Qué haces con la prenda en ese caso?

Me pasó de tener mochila y meterla adentro de la mochila. O de tener una camisa, ponérmela en la cintura y que se me trancaran las ruedas y romper la camisa por que no me di cuenta que estaba muy bajo (jaja). Pero hago eso.

¿Usas la bicicleta los días de lluvia?

CP: No. Por miedo más que nada. Miedo a resbalarme y caerme.

¿Consideras que la lana es un buen material para andar en bicicleta?

Nunca uso lana por que me pica la piel, pero para mi que no, porque sudor y que te pique es como...insoporable.

¿Alguna vez escuchaste hablar de la ropa de lana para andar en bicicleta?

No.

¿Sabes lo que es la Lana Merino?

No. Ni idea.

EG: La lana Merino es un tipo especial de lana que lo que tiene es que el pelo, o sea, el pelo es de los más finos que hay. Es el más fino que hay. Entonces eso lo que hace, por ejemplo, es evitar que te pique. Esa sensación de picazón que te da, por ejemplo, este buzo, este buzo es de acrílico y encima tiene mohair, pica como.... La lana Merino lo que tiene es que las fibras son tan largas y finitas que no pican. Hay estudios por ejemplo en hospitales en Australia, por ejemplo, en donde envuelven a los bebés en lana Merino cuando tienen enfermedades en la piel, por ejemplo, por que no les pica y les termina ayudando. A parte la lana lo que tienen es todo un sistema, o sea, las propiedades mismas de la lana lo que hacen es permiten regular la temperatura del cuerpo humano de forma ideal.

CP: Ah, mirá.

EG: Sí. Cuando hace mucho calor, con todo el tema del sudor lo que hace es bajar la temperatura del cuerpo y cuando hace mucho frío sube la temperatura del cuerpo para lograr templarte con el medio ambiente. Absorbe un montón de humedad eh... a nivel mundial el Merino se usa un montón para ropa para ciclistas, pero acá casi no hay. A vos, por ejemplo, ¿Te interesaría usar ropa de ese material?

CP: Sí. Si es como la lana que tiene todo eso sí, obvio. Pero que no pique (jaja).

C - SEGURIDAD

En los días de niebla o de lluvia: ¿Tomás alguna medida extra para hacerte más visible en el tránsito?

Bueno, yo ando mucho de noche ojo. De hecho, ta, mi bici es blanca, parte por que me gusta y parte por que brilla, pero sí, tengo un chaleco, obviamente, un reflector y tengo casco. Y luces. Pero...eso me hace más visible, no tengo ropa que me ilumine. Trato de no usar ropa muy oscura porque sino soy algo negro, no, soy una cosa ahí.

EG: Así que el chaleco lo usas por un tema de seguridad.

CP: Si. Lo tengo, lo uso.

¿Qué opinas de que la IMM quiere hacer obligatorio el uso del chaleco reflectivo?

Me parece bien porque en realidad hay gente que por más que va de día y todo están como camuflados con el ambiente entonces no los podés ver, realmente no

los ves entonces tá, debería ser así. Y el caso también por que es un peligro andar por la calle. Está muy peligrosa la calle de verdad. A mi me han pasado cosas.

EG: ¿Sí? ¿Qué te ha pasado por ejemplo?

CP: ¿Eso es alguna pregunta?

EG: No, pero quiero... de chusma nomás.

CP: Tipo una bici que tenía un manubrio bastante ancho y...ta, obvio que te dabas cuenta que es ancho por que yo iba con los brazos levantados, no? Pero una vez, era de noche y todo, una señora me pasó en el auto y me trancó el volante contra el parabrisas de ella y me empezó a arrastrar así.

EG: ¡Pá!

CP: O sea, aguanté. Fue muy leve, por suerte iba lento, no fue que me llevé puesta, pero fue un peligro y ahí me asusté y dije: esta bici antes que nada no y después fue como no ando como por calles muy transitadas por que ta, no. Y después ta, me ha pasado de zafar de pedo de que me lleven así, puesta, tres veces. Y después me caí una vez, se me enredó un pantalón en los pedales así, hice plaf, y me caí.

EG: ¿Se te enganchó el pantalón con los pedales?

CP: Como que el pie y la pierna y el pantalón y no sé. Fue medio raro. No fue que el pantalón se enganchó en la, en el coso. Fue como que me enredé con las patas y me caí. Empecé a arrancar obviamente, no estaba andando... y ta, y me caí de costado. No me pasó nada, fue re boludo.

¿Crees que, sacando lo del chaleco, prendas con detalles reflectivos te haría sentir más seguro/a en el tránsito?

¿Cuáles o que sugerencia doy?

EG: Sí, a ver... si tener esos detalles reflectivos encima, sobre todo en las prendas, te hacen sentir más segura al andar en bici.

CP: Sí, obvio. Por que dentro de eso...hay situaciones donde el conductor, por más que sea de noche, tenés un chaleco (pero) no te sabe medir el tamaño ¿entendés? Por ejemplo, esto de los brazos, no se dieron cuenta que mis brazos estaban bastante salidos entonces, un reflector en el puño o en el codo hubiese ayudado a que me sepan medir la distancia

EG: Claro, la distancia, el ancho.

CP: Claro. Y nosotros no tenemos señalero entonces meter una mano de noche puede involucrar que te lleven puesto, yo que sé, por ejemplo.

EG: Entonces para vos detalles reflectivos en lo que son las mangas y los brazos serían útiles.

CP: Sí. Y capaz que en las piernas por que como que pueden detectar que eso es una bicicleta y no un, una moto, por que se va moviendo y te das cuenta que son las piernas que se están moviendo. Y eso es importante por que pila de veces, me ha pasado que los autos se me tiran, no saben calcularme mi velocidad entonces, tipo, no se, me perjudican a mi o tengo que pegar un frenazo o que... ¿Entendés? No entienden que soy una bici. O sea, por que vengo así en bici de noche y pueden pensar que es una moto y entonces se tiran y yo no tengo un freno de moto yo tengo un freno boludo, así, entonces tipo... Y encima involucra que me bici se pueda levantar en una rueda y darme, ¿no?

EG: Claro, como que te identifican como, como un ser, pero no se dan cuenta que sos una bici.

CP: Claro. Y está salado eso por que pasa pila.

En una de las etapas anteriores, uno de los ciclistas dijo que le interesarían prendas con detalles reflectivos "que queden lindas en reuniones sociales".

CP: ¿En reuniones sociales?

EG: Sí.

¿Qué opinas de esta frase?

Yo no... claro, a mi me pasa en particular que no la uso la bici muy a menudo como para ir a una reunión social o algo. Por lo general camino y voy caminando a donde sea, pero, pero dentro de todo me parece que no está mal. Si fuese mi situación sí diría ta, no me pongas un parche de Pare, ponete... algo más estético, pero si...

En uno de los informes leídos afirma que Montevideo tiene la proporción de viajes realizados por hombres y mujeres más pareja de Latinoamérica (60/40). ¿Por qué crees que pasa esto en Montevideo?

Yo creo que se da, no sé por qué, a ver no vi ese estudio, pero el que es más predominante es el hombre, ¿no?

EG: Si

CP: Se da porque el hombre es más resistente físicamente, sobre todo. Entonces, hay momentos donde realmente la bicicleta es como... te demanda. No sólo es un transporte, sino que realmente te demanda un ejercicio salado. Como subir una colina y que no tenés chances de subirla o de evadirla, tenés que subirla. Entonces ese momento culmine realmente hace una diferencia y te das cuenta que, si no tenés cambios, que es mi caso ta... Si fuese hombre seguramente haga ta, ta, ta y suba en un toque. Me parece que va más por ese sentido. Que la diferencia física es notoria. Es real, ¿no?

Pero en el caso de Uruguay me parece que, Uruguay dentro de todo somos un país, donde somos chicos como ciudad. Encima Montevideo es bastante accesible moverse por que, por mas que yo tenga que trabajar en el Saint Bois es una vez a la semana. El resto de mis cosas queda a menos de 20 Km. Entonces, me puedo mover en bici. En Buenos Aires no. Necesitas más resistencia física y entonces el hombre se anima más o puede más que una mujer que hace la misma actividad física. A mí me parece que es eso.

EG: En realidad no hay una respuesta. Es como ir preguntándole a distintas personas a ver qué opinan. Para vos es un tema de resistencia y como de la estructura de Montevideo lo que hace que haya más mujeres.

CP: Y sí, sí. Tal cual.

¿Crees que la forma de vestir que tienen la mujer uruguaya influye de alguna manera en ese índice?

Yo creo que no porque dentro de todo nosotros somos bastante andróginos para vestirnos digamos. No hay mucha diferencia entre un pantalón que usa un

hombre al que usa una mujer que son los dos de jean, los dos son de algodón es como, para mí, es la misma diversidad de ropa y uso de ropa para los dos géneros. No sé... es lo que opino.

D - IDEAL

Plantear el ejercicio de imaginar un pantalón (Si es necesario, usar los figurines como apoyo):

¿Cómo es al tacto, cómo es su textura?

Bueno...eh... como te dije el algodón a mi me resulta re cómodo sólo que, obviamente, prefiero un vaquero, un pantalón más firme digamos. Desde el punto de vista, digamos, de (¿estirlo? No se llega a escuchar bien la grabación). Ta, eso y más de lo mismo de lo que te decía. Los bolsillos, insoportable como los bolsillos me quedan en el medio del pliegue entre tronco y pierna y me clavo el celular, literal. Estoy ahí, todo el tiempo. Entonces me di cuenta que tiene que ser más a la pierna. Preferiblemente tiene que ser más hacia la pierna porque con el movimiento y todo se te puede salir ¿no?

Tá y, yo de tela no se nada, pero creo que es algodón. Esto por ejemplo (me señala su pantalón).

EG: ¿Puedo ver una cosa? (Revisa la tela del pantalón) Claro, es un algodón que debe tener parte de poliéster también.

CP: Bueno, un pantalón medio así.

EG: ¿Cuándo te lo saques te animás a mandarme una foto de la etiqueta de composición?

CP: Sí, claro te paso esa y la del pantalón que fue tipo: ¡Fá! Me cambió la vida andar en bici con este pantalón.

EG: O sea, ¿esto es a lo que vos le llamas jean? (Señala su propio pantalón)

CP: Sí, un jean (jaja)

EG: Sí (jaja)

CP: Ah y después, es más de los mismo, no se de telas, pero que tenga una cierta flexibilidad la tela, ¿no?

EG: Claro, que la tela estire.

CP: Claro. Que sea como elástica. Por que pasa eso realmente. O sea, a mi no me gusta usar ropa grande, que me quede la pierna abombada así. Me gusta que vaya al cuerpo, pero ese ir al cuerpo a veces es tipo... está salado. Más que, cuándo hace frío, todo justito, todo apretadito.

¡Ah! Y que la parte de abajo sea chupín. Que sea bien a la pierna por que ahí sí se puede trancar con los pedales o con el piñón.

EG: Te interesaría, por ejemplo, que capaz fuera un pantalón de pierna más ancha o un poco más recta, pero se pudiera ajustar en el ruedo.

CP: En lo personal nunca uso pantalones de pierna recta. Siempre son más como chupín sobre todo por que, mi altura, hace que lo mejor sea el chupín. Es tipo, me queda grande. Pero...creo que no. En mi caso por lo menos. Justo, mi contextura física no me permite tener pantalones así (jaja). Me quedan como pata de elefante. No sé. Enorme.

Algunas cosas de las que estuvimos hablando ¿Cómo es cuando te sentás?

CP: ¿El pantalón?

EG: Sí, el pantalón.

CP: Ta, eso. Pasa que la parte de atrás de la espalda se baja por que, la cola (jaja). Y...ta. Eso es re incómodo.

¿Te interesaría que el pantalón se pudiese personalizar a tu gusto?

Quiere decir que tipo...

EG: Que lo puedas customizar

CP: Puede ser, sí. O sea ¿lo pueden cambiar de medidas y todo eso?

EG: Claro. O que le puedas agregar detalles, o que le puedas...

CP: Ah, sí. Yo siempre varío las cosas que me gustan entonces sí. Necesitaría cambiarle cosas.

Entrevista III

Entrevistado/a: Ciclista urbano y deportivo. Profesor de Ergonomía.

Fecha: 22/06/2018

A - COSTUMBRES

¿Hace cuánto que usas la bicicleta para ir a trabajar/estudiar/hacer mandados, etc.?

Y...y bueno en la semana ponele que tres o cuatro veces. Generalmente, entre semana, hay días que ta, que voy a trabajar, que voy a la facultad o hay días que ta, que no, y a veces lo que hago es los fines de semana entreno por que también ando en Mountain Bike. Entonces ta...este...los fines de semana generalmente voy a andar con algún grupo o voy...bueno, para afuera. Para el lado de Minas, para el lado de Soca, lugares así.

¿Por qué eliges trasladarte en bicicleta?

Por conveniencia. Yo vivo cerca de la...de acá, a cuatro o cinco cuadras de acá y trabajo acá y a veces voy al Centro de Diseño, a veces voy a El Faro (FING) entonces son como lugares que son muy accesibles para trasladarse en bicicleta. Incluso para ahorrar tiempo este...por que muchas veces entre venir acá a trabajar a la Facultad de Artes y de acá irme para Arquitectura demoraba mucho más tiempo, por ejemplo, en ir a esperar el ómnibus y a la vuelta lo mismo. En cambio, en la bicicleta es como mucho más rápido.

¿Qué es lo mejor de trasladarse en bicicleta?

Yo...en realidad yo la vivo la bicicleta como un deporte más que como...O sea, como medio de transporte, pero además como deporte entonces para mí la bicicleta tiene como beneficios más allá de solamente transportarme del punto A al punto B... No se, por un tema de conservación del estado físico, emocional y un montón de cuestiones eh...O sea, tengo como un gusto por la bicicleta bastante arraigado por el lado del deporte digamos. Entonces ta, no me molesta para nada trasladarme en bicicleta acá en la ciudad. No es lo que más me gusta, si lo comparo con, por ejemplo, hacer Mountain Bike pero ta, este...están todos los beneficios que te da de llegar antes, de eh...bueno también de tener esa independencia de elegir por que calle ir y no depender de un recorrido ya pre establecido. Eso también es algo que, que es destacable, me parece. Y...y el no depender de, de también de esperar un bondi, de esto, de lo otro. Agarras tu medio de transporte, te movés y listo.

¿Y para vos que es lo peor de andar en bicicleta (en la ciudad, sobre todo)?

De andar en bicicleta en la ciudad, bueno me parece que el convivir con el resto del tránsito...me parece algo bastante...más como está ahora, eh...todo, eh, digamos bastante saturado de autos, eh...eso me parece bastante complicado, eh...más allá de eso, no se. Pero bueno, la convivencia con el tránsito es como lo más...

¿Cuántos kilómetros aprox. recorres por día?

Eh...y alrededor de unos 10 Km. Entre semana, en trayectos entre semana. Los fines de semana de repente hacemos, los días que se recorre más 40 o 50 Km en un día.

¿Qué ropa usas para ir a trabajar/estudiar/hacer mandados, etc.?

Bueno, y ahí se da el tema de que como la uso para ir a trabajar y estudiar no puedo andar de, yo que se, de repente de ropa deportiva en muchas ocasiones. Y lo que hago muchas veces es tener, llevar la mochila con ropa alternativa o bueno, buscar prendas que de repente satisfagan un poco las dos cosas. A veces llevo algún rompe vientos. Además, el tema con cuándo vas en bicicleta es que levantas más temperatura entonces no podés tener mucha ropa por que si no te transpirás entonces ta...trato de, si voy a andar en bicicleta de ir con ropa liviana y de repente tener un complemento en la mochila, que, si llego a algún lugar, capaz que me cambio alguna prenda o algo. Me pongo un abrigo o bueno...

¿Y vos hace una diferencia entre lo que te ponés el fin de semana y lo que te pones entre semana para andar en bicicleta? ¿Cuándo sabes que hay una diferencia, por ejemplo, en la cantidad de kilómetros que vas a hacer?

Sí. Si, ahí, claro. Ahí es crítica, es bastante crítica la división de la ropa. Cuando...si voy a practicar tipo deporte ta, uso ropa específica para eso. Por que el tema es que, después de andar eh...cierto tiempo en la bicicleta... no se, hablemos de, después de andar 10 o 15 Km, yo que sé, más de media hora o 40 minutos empezás a sentir molestias y algunas dolencias entonces hay como ropa específica. Por ejemplo, calzas que tienen lo que le llaman badana, que es como un acolchado que, que bueno te permite un mejor apoyo en el asiento y a lo largo del tiempo no tenés ciertas presiones que te van este...molestando. También uso guantes si se que voy a andar por mucho tiempo por un tema de la presión en el túnel Carpiano, eh... después, bueno, caso siempre. Tá eso, para mí es como crítico, pero bueno de repente alguna ropa liviana eh...tipo Dry Fit, algo transpirable, algún...tengo una campera este...rompe vientos, bien finita que se guarda toda en un bolsillo, la Houdini de Patagonia, este...que ta, esa siempre la tengo encima. Esa me la pongo, me la saco, la tengo en la mochila. Esa como que siempre la tengo, y...bueno, después los fines de semana cuándo salgo a hacer deporte uso zapatillas que tienen traba. Que ta, que eso es un



Figura 35: Campera Houdini de Patagonia. Bolsillo en el pecho con cierre, permite guardar la chaqueta en su interior.



Figura 36: Zapatilla con trabas para el ciclismo.

poco más eficiente digamos. Y acá en la ciudad he andado con traba mucho tiempo pero...tiene como sus, el problema es que, las zapatillas con traba no son muy cómodas para caminar, entonces no podés ir a la Facultad o a trabajar y después andar clac, clac, clac, clac para todos lados. Y después también que, con el tema del tráfico es medio peligroso por que estás trabado en los pedales y cuándo llegas al semáforo tenés que destrabarte y, si la tenés clara, destrabas y todo bien pero, puede pasar algo, que te caigas, no se... Andar con calzado, digamos, con, con trabas en la ciudad es como bastante...difícil.

¿Crees que hay ámbitos de trabajo o estudio en donde la ropa que tenés que usar no te dejaría ir en bicicleta?

Actualmente, en los lugares donde yo me muevo, no. Este...a ver...que no me dejaría no. O sea, en esa modalidad que te digo de llevar algo de, de, digamos, ropa alternativa en una mochila, no hay problema por que me llevo lo que, lo que...voy a usar. De repente, me llevo en la mochila y me cambio en el lugar. Si no, capaz que sí, por que ahí de repente hay ropa que no es tan apropiada para, de repente, un trabajo formal o alguna exigencia que pueda haber en algún lugar que eh...que es ropa que no tiene eh...bueno que no está pensada para, para estar en movimiento. Es ropa pensada para estar más en una posición más estática y eso, si andás en bicicleta, la transpiras más, la podés romper eh, no se, es incómoda. Pienso en ropa de vestir, por ejemplo. En un traje, o algo así.

EG: Si no te pudieses cambiar, por ejemplo. Si tuvieses que trabajar en una oficina y no te pudieses cambiar cuando llegás, sería complicado para vos.

GS: Sí, para mí sería un poco complicado. Sería un conflicto. No se cómo...nunca tuve, nunca me enfrenté a esa situación como para saber cómo la resolvería, pero lo veo como un potencial conflicto.

¿Hay prendas o materiales que evitas ponerte si sabes que vas a andar en bicicleta?

Sí. Eh...sí,sí, lana, ropa muy cerrada, eh...bueno jeans, el jean no es muy, para mí al menos, personalmente, no lo encuentro muy práctico para andar en bici, eh...que más...bueno, medias que sean, eh...que te hagan transpirar mucho, eh...Sí, eso. O sea, ropa cerrada digamos, que te conserve mucho el calor en el cuerpo. Más bien para andar en bici, para mí, me resulta mucho más cómodo ropa que, transpirable.

¿Tenés alguna prenda favorita para andar en bicicleta?

Bueno, esa campera que te digo rompe viento (Houdini/Patagonia), que es súper liviana y es en parte impermeable también, y después, este... las mallas de ciclismo me parece también que están muy buenas.

EG: Vos decías de esa campera de Patagonia ¿Por qué es tu favorita?

GS: Por que me gusta (jaja)...No, por que es liviana, eh...tiene capucha, rompe el viento y es impermeable, esas funciones...y es transpirable a demás.

EG: ¿Sabes de qué está hecha la campera?

GS: Eh..No se, es un textil tipo Dry Fit, tiene las costuras selladas y no se mucho más.

B - MOLESTIAS

¿Has tenido molestias con tu ropa al andar en bicicleta?

Sí, si, en general con, no se, con pantalones que se raspan en la parte del asiento y eso, o en la parte de, a veces de los raspas contra el plato y la cadena, o se ensucian, este...hay que andar con algún accesorio o remangarte...en invierno está más difícil, este...que otra cosa...bueno, no de repente de ropa que no es transpirable, bueno que llegas empapado a lugares.

EG: Vos decías por ejemplo que el pantalón para que no se te enganche, lo remangas, u otra gente me había comentado que lo metía para adentro de las medias...

GS: A parte. Con palillos también.

EG: ¿Tenés alguna otra solución, así como, casera, para este tipo de molestias?

GS: ¿Para este tipo de cosas? No. He usado palillos,;he usado eh...hay unas cintas reflectivas también, que son como una...!Ah! Otra cosa también que he usado son precintos de velcro, como velcro doble faz que ta, te lo envolvés alrededor que la pierna, eh...Me había hecho una solución casera una vez con unos (jaja), desarmando un chaleco, con la cinta reflectiva y con los velcros me había hecho como una solución ahí que, después la perdí, eh...pero bueno, no.

¿Hay áreas donde sentís mayores molestias con la vestimenta?

Eh...Sí, bueno, los pantalones, por eso que te digo, al pedalear, al estar en movimiento y en contacto con el asiento se vuelve un poco, este...incómodo, y...ta, el riesgo de que se te enganche algo que lo podés solucionar con algún accesorio. Y nada, después el tema de la transpiración. Que la ropa te haga transpirar me parece bastante jodido. No sólo por que llegás a un lugar transpirado sino por que, en invierno, por ejemplo, se te enfría la transpiración y te podés enfermar, y, hay otras cosas...El tema de la respiración de la prenda me parece bastante importante.

¿Entonces para vos son mayores las molestias en las partes de abajo que en las partes de arriba?

Eh...No. No se si mayores de un lado o el otro. Son distintas las molestias. Por un lado, es un tema de temperatura, de fisiología digamos del organismo y por otro lado es practicidad y es comodidad a la hora de pedalear. Por que lo que pasa también, cuándo andas en bicicleta, de la mitad de tu cuerpo para arriba está más bien estática... o sea, bueno estática físicamente, pero estás en continuo...digamos esfuerzo y, y como que tenés una transferencia de calor mucho mayor. Pero en las piernas están en constante movimiento. Capaz que la temperatura no es lo más importante o no te influye tanto. Las dos partes me parece críticas pero como que son distintas. Arriba es como más de conservar el calor, pero lo suficiente como para no transpirar y abajo es como más de comodidad como para poder moverte.

¿Qué preferís andar en bicicleta cuando hace mucho frío o mucho calor?

Ah, cuándo hace frío. Ah, emm... sí. Cuando están ahí, de otoño a primavera ponele. En verano...

¿Por qué?

Y por que te cansas mucho más (en verano). Tenés que estar hidratándote todo el tiempo, es un poco más molesto. A mi al menos, personalmente, no. Eh...en invierno no tenés tanto el problema de...como entrás en calor enseguida, no sufrís tanto el frío. Eh...y no tenés que estar hidratándote todo el tiempo...

¿Qué es indispensable para andar en bicicleta cuándo hace mucho frío?

Eh...bueno, una buena campera y guantes creo yo.

EG: ¿Qué sería una buena campera?

GS: Bueno una campera que no te haga transpirar demás. Eh...que te corte el viento por que, más que nada en invierno, el viento es algo crítico. Un factor crítico, a la hora de andar en bicicleta es el viento. Entonces una campera que te corte el viento, para que no se te enfríe de golpe el cuerpo es importante...Eh...Si tiene capucha mejor, por si te agarra el agua...eh... y bueno está bueno a veces que la parte de atrás sea un poco más larga por que cuándo vas inclinado hacia adelante, sino la ropa se te levanta toda y te enfrías la espalda.

¿Y para cuándo hace mucho calor?

Eh, fa...cuándo hace mucho calor...bueno las zapatillas. En el caso de usar zapatillas con trabas, casi todas son cerradas entonces ta, transpiras pila, eh...usar un calzado tipo chancleta es totalmente incómodo para andar en bicicleta. O tipo Crocs, no, no va. Por que no es seguro tampoco. El caso en verano se vuelve medio insoportable a veces. Si no tiene la ventilación correcta, y a veces, aunque tenga buenas ventilaciones ta, también tiene sus temas. Eh...bueno, y los guantes también. En verano, por ejemplo, si no usas guantes, la mano de repente transpira mucho y te hace llagas o te empieza a molestar. Si estás de guantes es como que te levanta mucha temperatura la mano, entonces...

EG: Hay que encontrar el equilibrio ahí.

GS: Claro, hay un punto de conflicto ahí.

Bueno, tu ya lo habías mencionado antes ¿Usas mochila cuándo te trasladas en bicicleta? Sí.

Sí, casi siempre.

En algunas de las etapas anteriores varios ciclistas hablaron sobre el sudor en la espalda que genera la mochila. ¿Eso es algo que te ha molestado a ti también?

Sí, es un problema. Pero...sí, es un problema. Y si voy ponele, a recorrer distancias largas... o sea, tengo una mochila que es para andar en bicicleta que tiene algunas cosas interesantes. Tiene una circulación de aire en la espalda, tienen una bola de hidratación para ir tomando agua mientras andás. Eh...igual el problema de la transpiración en la espalda siempre está. O sea, no, yo nunca vi un, nunca tuve una mochila que me mejorara eso. Pero...pero bueno, por ejemplo, el uso de las alforjas para hacer Mountain Bike es como muy complicado por que estás todo el tiempo en movimiento. La bici está todo el tiempo impactando contra el piso y las alforjas las, las podés romper o las cosas se te pueden romper, entonces como que nunca le, en mi modo de usar la bicicleta nunca le hallé practicidad a las alforjas. Hay alforjas que

sirven también como mochila y eso que nunca las probé pero creo que, que ahí puede haber una cosa interesante. Pero sí, ese problema de la mochila siempre está.

EG: Y vos no le has encontrado solución más que esta mochila que mencionabas que ayuda un poco.

GS: Sí, o sea, yo siempre ando con la mochila. Pasa que si ando acá en la ciudad llevo laptop, llevo algo de ropa, entonces...y la estoy usando todo el tiempo. Entonces, si tengo un bolso que me queda en la bicicleta no me resulta tan...prefiero tenerlo todo encima. Pero se que no es lo óptimo, que...

¿Te ha pasado de tener que sacarte un abrigo mientras estabas en la bicicleta (esperando en un semáforo, por ejemplo)?

Sí.

¿Qué haces con la prenda en ese caso?

Y ahí, generalmente parás. Parás y te lo sacás. Eh...podés sacarte ropa andando. Yo lo he hecho, o sea, camperas me las he sacado andando y eso...si estas en la ciudad me parece un poco riesgoso. Ahí va también en la conducta de la persona.

EG: Como en un semáforo, por ejemplo. En un semáforo en rojo, estás esperando, tenés ahí un...

GS: Claro, en un lugar así. O parás contra el cordón de la vereda. O te subís a la vereda. Este...pero me parece un poco riesgoso andar este...yo que se, moviéndote, soltándote las manos del manillar para sacarte una prenda por que te puede pasar cualquier cosa. Puede salir un auto de donde no lo esperabas o puede cruzar una persona donde no lo esperás.

EG: Ponele, te sacas esa campera y ¿qué haces con ella?

GS: Y bueno, ahí está complicado. Yo he llevado camperas atadas al manillar, por ejemplo, o en el cuadro de la bici, o me las ato yo en la cintura, o las meto en la mochila. Depende de lo que tenga a mano, pero es un problema ese. Por que lo que pasa también ese que... es lo que te decía, al levantar temperatura...de repente cuando empezás, cuando salís de tu casa, eh... tenés frío, salís abrigada pero después que vas levantando temperatura. Es como que te tenés que sacar la ropa por que empezás a transpirar al toque, entonces ahí tenés que ver donde la metés, donde...yo que sé....

¿Usas la bicicleta los días de lluvia?

Eh...No, no. Si está lloviendo cuándo voy a salir, no. Depende del pronóstico, por que a veces me fijo. Si está lloviendo me fijo el pronóstico qué dice. Si va a mejorar, salgo. Si es como que un día entero va a llover, por todo el día, prefiero no, dejar la bici guardada.

Si te pasa, por ejemplo, que saliste un día justo y te agarro la lluvia ¿Tenés algo para protegerte del agua?

Si, en esos casos siempre tengo una campera tipo impermeable en la mochila, que la llevo arrolladita en la mochila. Este...y ta, como para alguna emergencia. Esa campera la tengo siempre (jaja) Menos en verano...

EG: Es la campera ideal.

GS: Sí, sí.

¿Consideras que la lana es un buen material para andar en bicicleta?

Me parece que no. Pero...no se tampoco experimenté mucho. Este...en general los buzos tejidos me...me hacen levantar mucha temperatura. No...no se. No tengo demasiada experiencia como para...

EG: *¿O sea que para vos sería por un tema de que da demasiado abrigo, de que da demasiado calor?*

GS: *Sí.*

¿Sabes lo que es la Lana Merino?

Eh...sí. No los detalles, pero sí.

EG: *(Breve explicación sobre qué es el Merino)*

¿Alguna vez escuchaste hablar de la ropa de lana Merino para andar en bicicleta?

Eh...sí, sí. Nunca la pude probar, pero sí. Creo que Castelli...no sé, hay varias marcas que tienen prendas así.

¿Te interesaría probar prendas de este tipo de material?

Eh...sí. Obvio.

C - SEGURIDAD**En los días de niebla o de lluvia: ¿Tomás alguna medida extra para hacerte más visible en el tránsito?**

Y...todas las que tenga al alcance. Este...sí. O sea, para mi la visibilidad nunca es suficiente. Eh...tener un buen, o varias, buenas luces me parece que es importante. Ropa clara o ropa con colores visibles también. Materiales retro reflectivos. Todo lo que esté a mi alcance trato de tenerlo.

¿Usas chaleco?

Eh...No.

¿Por qué o por qué no?

O sea, uso reflectivos en los tobillos, en las muñecas...y ropa clara. O sea, o alguna campera ya reflectiva. Este...toda la campera.

¿Qué opinas de que la IMM quiere hacer obligatorio el uso del chaleco reflectivo?

Y...No, me parece que está bien en realidad. Por que hay mucha gente que no, que no lo tiene en cuenta entonces, tener un chaleco al menos, eh... en cada ciclista creo que es una medida básica que tiene que estar.

En una de las etapas anteriores, uno de los ciclistas dijo que le interesarían prendas con detalles reflectivos "que queden lindas en reuniones sociales".**¿Qué opinas de esta frase?**

¿Crees que existe una necesidad prendas que "queden lindas en reuniones sociales" y que te permitan trasladarte en bicicleta de forma cómoda o no serían necesarias?

GS: *(Se ríe) Y...no sé, yo que se... querer así una ropa universal eh...que, que sea funcional en todos los eventos sociales...me parece que la ropa está como muy asociada a lo social, bueno a lo cultura, y a los simbólico entonces, eh...tener como una ropa universal o que te sirva específicamente para andar en bicicleta y específicamente para otro entorno, capaz que sí. Este...podría ser una posibilidad. No, no me imagino.*

Ojo, ahora hay también materiales reflectivos que no necesitan como un color, que son como invisibles. Hay algunas pinturas viste, que no...que son reflectivas sólo cuando son iluminadas pero que conservan el color de lo que está debajo. Eso me parece que podría ser una solución. No sé al nivel de textil si hay soluciones, pero hay pinturas, por ejemplo, para bicicletas que, vos ves la bicicleta que es de determinado color pero que cuándo es iluminada eh...se pone como plateada, por ejemplo. Ta, eso está y sería una forma de ta, vos tenés ahí una solución o algo visualmente de una manera, pero ante un requerimiento funcional de ese tipo, se cambia, se transforma, y después vuelve a estar de determinada manera. Eso capaz que podría estar interesante.

EG: *¿Es tipo la de Volvo, la que viene como en un spray?*

GS: *Ahí va, si viene como en un spray. No se si ese tipo de tratamiento de puede aplicar en otros materiales, no se cómo funciona.*

EG: *Habría que probar. Habría que probar a ver cómo afecta al tema este de la... del traspaso del sudor, de la humedad, de la transpiración, de que regule...de que no bloquee el traspaso ese del vapor de agua.*

En uno de los informes leídos afirma que Montevideo tiene la proporción de viajes realizados por hombres y mujeres más pareja de Latinoamérica (60/40). ¿Por qué crees que pasa esto en Montevideo?

No sé por que puede tener que ver, eh... pero sí creo que es algo que se nota. O sea, salís a la calle y creo que nota más o menos que es parejo el uso por parte de hombres y mujeres, eh... por qué se puede dar una disparidad...mmm, no se la verdad. Puede tener que ver con cuestiones sociales, o con miedos, o con prejuicios, o con no sé. O también con el tipo de ropa de repente puede también tener que ver...

Esa era la siguiente pregunta ¿Crees que la forma de vestir del uruguayo puede estar relacionada de alguna forma?

Sí, sí, sin duda. Eh...creo que es...no sé si es algo crítico pero, digo, me parece que aporta. O sea, que tiene que ver digamos. Eh...porque el, el movimiento en si que haces en la bicicleta es bastante particular y si tenés prendas que, que son como muy sueltas abajo, por ejemplo, es algo que te puede...que funcionalmente, para ese movimiento en particular, eh... eh, es como un poco...entra en conflicto. Entonces ta, me parece que por ese lado...Vos tenés una prenda que se mueve, que está en constante, que va y viene, y la tenés cerca de todo un mecanismo, de toda una cadena, engranajes y cosas, y no es compatible una cosa con otra. Salvo que sea una bicicleta que no tenga transmisión, eh... o una prenda que no esté volada, por ejemplo, no.

D - IDEAL

Plantear el ejercicio de imaginar una campera ideal. (Si es necesario, usar los figurines como apoyo):

¿De qué está hecha?

Bueno, no se de qué me imagino que esté hecha pero... me parece que tiene que cumplir: que sea liviana, que...si es de abrigo que realmente te abrigue, que... no te afecte la temperatura, o que te afecte lo menos posible. Si tu cuerpo levanta temperatura que tenga alguna manera de regularla sin que te enfermes, digamos. Eh...que sea impermeable y que sea contra el viento.

EG: O sea, todo.

GS: Sí (jaja). Todo. Yo que sé, para pedir, pido todo.

EG: Sí, claro (jaja). Si vas a hacer la campera ideal, que sea todo.

¿A dónde vas con esta campera?

Eh...y bueno, acá en la ciudad, recorriendo La Rambla, por ejemplo. Que hay partes que hay mucho viento, hay partes donde hay menos viento, este...subidas, bajadas, transpiras más, transpiras menos.

¿Sería más bien floja o ajustada?

No, tendría que ser más bien ajustada por un tema de la resistencia contra el viento. Vos cuándo te movés en bicicleta estás rompiendo contra una masa de aire entonces, en ese sentido, cuanto menos volumen ocupes más fácil va ser romper esa masa de aire. Si es una ropa holgada, vos...es como que tenés un volumen ampliado, entonces sentís siempre resistencia.

¿Deja pasar el aire de alguna forma?²

Bueno, y depende de los materiales. La ropa de ciclismo, por ejemplo, eh... en competición, por ejemplo, es más bien ajustada por ese tema que te digo pero tiene materiales que te dejan, este...que regulan la temperatura.

¿De qué color sería?

Bueno, ahí no sé. Si lo que importa es la visibilidad tendría que ser de los colores más visibles. Eh...creo que el color más visible está...dentro de todas las longitudes de onda, hay un amarillo que es de los más visibles por el ojo humano ¿no? Eh...pero, no me acuerdo que amarillo es, pero es un amarillo tirando al verde, por ahí...pero bueno, buscándole otras funciones tendría que tener otros colores, o estampados.

¿Tiene bolsillos?

Sí, pero no muchos.

¿Dónde tiene los bolsillos?

Bueno, en los laterales o atrás. En los laterales o atrás. En el frente...no sé, salvo que sea algo muy, muy pequeño. Pero llevar...si vos vas, por la posición en la que vas ¿no? Si tenés cosas como que te tiren debajo como que no, no.

2 - Cuando se habla de si se deja pasar el aire se estaba pensando en las ventilaciones como las que tienen las camperas de cuero de los motociclistas.

¿Cómo se abren y cierran?

Eh...sólo (jaja). Que yo pienso y se abren y se cierran. Me podría imaginar eso.

¿Cómo es el cuello? ¿Tienen capucha?

Sí, sí pero tendría que poderse reducir de alguna manera.

EG: ¿Como las que se guardan en el cuello?

GS: Sí, o desmontable. Bueno, desmontable no por que te la vas a olvidar y después cuándo la necesitas no la vas a tener (jaja). Que creo que es lo que sucede en la práctica. Pero tá, si, de alguna manera que se arrolle, que se achique, que se desinfle.

¿Cómo es la manga?

Bueno, que tengas la posibilidad de extenderlas, de extenderlas más allá de la muñeca puede estar bueno de repente en invierno, eh...que tengan algún tipo de, que se pueda variar el ¿diámetro? Del puño. Por si querés dejar pasar más o menos aire. Eh...no sé.

¿Se podrían sacar las mangas, por ejemplo?

Se podrían sacar. Sí. ¿Cómo para hacer algo de manga...más tipo un chaleco?

EG: Claro

GS: Sí, podría ser.

¿Dónde la guardas cuándo no la estás usando?

Bueno, en mi caso en la mochila. O anexada a la mochila de alguna manera. Por eso, tendría que ser liviana y lo más compacta posible.

Entrevista IV

Entrevistado/a: Diseñador gráfico. Creador de cuenta de Instagram donde entrevista y retrata ciclistas urbanos.

Fecha: 01/08/2018

A - COSTUMBRES

¿Hace cuánto que usas la bicicleta para ir a trabajar/estudiar/hacer mandados, etc.?

Eh...hace como unos cinco años que la estoy usando, así como medio de transporte para todos lados.

¿Por qué elegís la bici por sobre otros medios de transporte?

Eh...es como un transporte que me hace sentir bien. Obviamente, cuando es un transporte propio te da autonomía, como puede ser un auto también. Pero me gusta el ejercicio y, es como que... otro medio de transporte siento que puedo usarlo pero no te dejan nada y la bici, después de que la usas te, te deja como una sensación buena. Como que por eso es que la elegí. Me parece como inteligente también, en ese sentido.

¿Qué es lo mejor de trasladarse en bicicleta?

Eso que te decía, como...como una sensación de felicidad y de bienestar al usarla. Siento que es un transporte como alegre, feliz. Que los otros, muchas veces como la gente entra en un estrés y en un como... no sé, como que suben al auto y ya están estresados. Te subís al ómnibus y no está bueno entonces, la bici te deja como una...no sé, como una buena experiencia, una buena sensación.

¿Y lo peor?

Lo peor de andar en bici, para mí, es el viento en contra. Es lo que más sufro porque después...en el tráfico no tengo problema. Hay gente que le tiene como miedo a los autos o ese tipo de cosas. Para mí es como el viento o tipo, cosas como más climáticas. La lluvia y eso que te pueden jugar en contra.

¿Cuántos kilómetros aprox. recorres por día?

Por día, y a ver...como lo habitual (hace cuentas mentales) ...y alrededor de 30 Km, en todo el recorrido. Porque voy al trabajo, del trabajo a veces voy a otro trabajo que tengo que doy clases en una escuela de diseño, a veces me voy a entrenar de noche, entonces, en promedio, deben ser unos 30 Km entre idas y vueltas.

EG: ¿Y, por ejemplo, entre que vas de tu casa al trabajo mas o menos? Esos trayectos más cortitos.

AA: Los trayectos más cortos. Por ejemplo, de mi casa al trabajo serán unos 5 Km. Eh...el más largo que hago habitualmente, cuando voy a entrenar, que ahí serán...8 Km. Una cosa así.

¿Qué ropa usas para ir a trabajar/estudiar/hacer mandados, etc.? Para la vida cotidiana digamos.

Claro. Yo tengo algo que me gusta igual, como no tener una vestimenta específica como para la bici. Hay gente que le gusta tener ropa como...como la que decías vos, más deportiva o pensada para la bici, que está más del lado deportivo. A mi me gusta usar una camisa, un pantalón, zapatos. Tengo reuniones, tengo que ver cosas con clientes entonces, me gusta estar vestido como formal o semi formal y que la bici no me cambie eso. Como...lo que también más como que la bici es un accesorio más de vestimenta y de...lo veo como eso. Como una parte más del atuendo.

EG: Entonces ¿vos dirías que elegís las prendas pensando en la bici?

AA: No tanto en realidad. Yo, particularmente, no. Porque sé que hay gente que sí. Eh...a ver, obviamente que cosas que me he dado cuenta que no son tan efectivas. Por ejemplo, ahora en invierno, uso una bufanda. Que me gusta porque es formal pero, un buff de esos es mucho más funcional, más práctico, podés respirar mejor. Por que enseguida entras en calor. Cosas, por ejemplo eso, estoy pensando en ta, eso me parece que lo voy a cambiar. O si hubiera algo pensado para, algo tipo así, eh...En general intento que no, que no me cambie tanto.

EG: Que no te condicione.

AA: Que no me condicione porque ta, me gusta también como...yo ando en bici todo el día entonces tendría que estar vestido como de ciclista, si se quiere, todo el tiempo y eso como que a mí no me, no me gusta tanto.

¿Crees que hay ámbitos de trabajo o estudio, bueno vos justo decías que no elegías la ropa, pero en donde la ropa que tendrías que usar en bicicleta no te dejaría...

Sí. Seguro, seguro. Incluso con estas entrevistas que hago a gente, hay gente que tiene que trabajar de traje, por ejemplo. Camisa. Y...a veces o transpiras o tienen que llevarse una camisa para cambiarse, pero tenés que llevarla y que no se te marque, eh...viste las ...que se te arrugue. O cómo llevar o un saco, ese tipo de cosas ¿viste? Hay ámbitos en los que necesitas o ir con una ropa y cambiarte en el trabajo o tener una segunda muda de ropa. Sí, eso seguro. Yo justo tengo un trabajo que es bastante, trabajo en diseño es bastante: me visto mas o menos como quiero. No hay reglas.

¿Hay materiales o prendas que evitas ponerte si sabes que vas a andar en bicicleta? Vos decías, por ejemplo, lo de la bufanda.

Sí. Por ejemplo, si hace mucho mucho frío podés usar como un buzo de lana por ejemplo, y no vas a tener mucho calor pero...enseguida entras en calor en la bici, por más que haga frío, es como que hay puntos que tenés que abrigarte, como el cuello, las manos, la cara, ese tipo de cosas siempre están como expuestas y es difícil de entrar en calor pero el resto del cuerpo, entrás en calor entonces, si te ponés ropa demasiado como gruesa o un buzo de lana muy...viste como con mucho volumen, es un poco incómodo. Entonces eso capaz que sí lo evito como para estar un poco más cómodo. No sé que alguna otra cosa. Algún zapato que, por ejemplo, tengo de suela muy lisa que se te puede resbalar del pedal, por ejemplo, si llueve o algo así. Eh...Sí, hay algunas cosas.

Puntualmente no me estoy dando cuenta de todas, pero sí hay algunas que las evitas.

EG: Los sintéticos ¿por ejemplo?

AA: Ahm...Mmm, no me doy cuenta... Capaz que tengo...no se si tengo mucha ropa así como de básicos, que me ponga abajo, que sean de sintético. Siempre tengo como algodón o algo de eso. Este...capaz que ta. Los evito como en general porque ta, pero no tanto por la bici.

¿Tenés alguna prenda favorita para andar en bicicleta?

Eh...prenda favorita para andar en bicicleta...Mmm...no sé, no me doy cuenta si tengo una. Depende a veces como también, en épocas del año, en primavera o otoño tengo una camperita que es súper, bueno esa es sintética pero no va sobre el cuerpo, y es súper liviana y te protege...es como un rompe viento, una cosa así. Capaz que tenés acá algún ejemplo, que me decías hoy que pasa (jaja) (Revisa las tarjetas con las prendas). Capaz que hay alguna. Pero ubicas más o menos cuál ¿no?

EG: Sí, sí.

AA: Bueno, como alguna camperita bien que la podés guardar. Después te da calor y la guardás en la mochila y ocupa esto (hace un gesto como que ocupa poco espacio). Que lo podés doblar mucho.

EG: Creo que hay alguna foto. De las que son como de Nylon.

AA: Bueno polar no uso nunca, pero por que no me gusta. A ver si hay alguno ... (sigue revisando las tarjetas) ¡Ahí va! Estilo esto. Este...pero... no sé si tengo alguna otra. Es lo que te decía, me gusta vestirme bastante como me visto en el día a día. Pero sí hay algunas cosas...este jean que es chupín y es medio elastizado me siento cómodo como para andar. Pero se que hay gente que entrena o que anda muchos kilómetros que no usa jean porque o se le rompe, o les resulta incómodo y ahí ya van a ropa de ciclista: calza, ese tipo de cosa.

EG: Hablando con otras personas, me llamo pila la atención que, como que muchas veces me mencionaba el tema del jean. Que para mí el jean hoy en día es una prenda de la que hay montones de variedades, montones de composiciones con más o menos lycra, eh... con más con menos poliéster, más ajustados, y me llamaba la atención que me decían, no un jean no porque me molesta.

AA: Ah, mirá. Para mí al revés.

EG: Y claro, y eso me llamó mucho la atención por que en realidad es una prenda súper versátil de la que hay un montón de opciones.

AA: ¡Claro!

EG: Y te decían jean no por que molesta, se me rompe. Ta, no. Era como de las primeras cosas que te descartaban.

AA: A mí al revés. Más los chupines que te quedan como...no te molestan con la cadena. La típica antes que veías la persona con algún palillo o con la media esa que queda horrible, me resulta como súper eh... como decías vos, es como



Campera finita de nylon

Tarjeta seleccionada.

versátil. Lo puedo usar, me pongo un jean negro y lo uso para una reunión, lo uso para la bici. Puedo estirar la pierna bien porque son elastizados. Para mí eso me resulta cómodo, pero ta.

EG: Depende de la persona.

AA: Yo creo que vas a tener respuestas muy personales también. Hay mucho de eso.

B - MOLESTIAS

Hay algunas preguntas que medio se repiten, pero es para ir profundizando cada vez más ¿Has tenido molestias con tu ropa al andar en bicicleta?

Eh...capaz que la que te decía. La que más estoy sufriendo ahora es la de la bufanda. Como si hubiera algo entre la bufanda esta grande, la tengo acá creo, que tampoco es tan gruesa. La compré como ancha cosa de que la puedas...Pero ta, esta como que la puedo usar medio formal. Pero si hubiera algo entre esto y un buff está bueno. Porque yo tengo otra que es como un cuello así, pero es de lana y en un momento te entra como a dar mucho calor y ni siquiera te lo podés sacar, es como...es medio incómodo. Creo que eso. Después los guantes. Usar tipo guantes que les termino cortando los dedos porque los necesitaba para, no es que vayas mirando, con el celular, pero, tenés los guantes puestos, te bajas de la bici querés ver el celular y necesitas tener los dedos. Tuve unos de los que tenían los deditos esos y no me funcionaban bien. Eh...creo que donde más puede haber cosas, me parece para mí, como más necesidad es en invierno. Lo veo más como, como que tenés más ropa y ahí puede ser como más...

EG: Y que además tener que controla eso que vos decías de que entrás en calor enseguida y después te empezás a enfriar, y después como adaptando a distintas temperaturas.

AA: Claro. Bueno cosas impermeables están buenas también. Por ejemplo, mi mochila no es impermeable, pero tengo un poncho que es impermeable que me lo tapa. Y ese poncho me lo compré hace unos meses. No quería que la lluvia me impidiese andar, la lluvia entonces, algunas cosas impermeables están buenas también. Reflectivos.

¿Para vos son mayores las molestias con las partes de abajo (pantalones, polleras, shorts, etc.) o con las de arriba (camperas, remeras, blusas, buzos, etc.)?

Para mí, puntualmente si tengo que elegir, para mí es arriba. Porque...capaz que porque soy mucho del jean y bueno en invierno, en verano tengo algún tipo de short pero...como que abajo me parece que...como no hago tantos kilómetros no, no me molesta tanto mucho. Arriba sí. Como tenés más capas.

¿Qué es indispensable para andar en bicicleta cuándo hace mucho frío?

Para mí son: guantes y algo que te cubra el cuello. Eso seguro. Después obviamente que vas a necesitas alguna campera o algo así pero, guantes y algo para el cuello es indispensable.

¿Y cuando hace mucho calor?

Y cuando hace mucho calor, yo uso casco que en realidad me sirve como gorro, eh...yo cuando hace mucho calor estoy de musculosa y un short. Después obviamente, como estoy en el estudio, me pongo una remera o algo así porque sino es como muy informal, pero... en verano, ta como te vas sacando ropa, no lo veo como tan problemático.

¿Usas mochila cuando andas en bici?

Sí.

Las personas con las que he hablado todas se quejan del tema del sudor en la espalda con la mochila y como que no le han encontrado solución a esa transpiración que queda como atrapada en esa zona ¿A vos también te ha pasado?

Sí. Eso seguro. Ahí en verano, lo que pasa es que lo mejor, lo ideal es tener una parilla y tener una alforja o tener una mochila que se pueda volver tipo alforja por que te sacas el peso de encima, que te puede desestabilizar, te hace sentir más liviano y ta, te ahorras la transpiración. Pero, a mí como estéticamente no me gusta la parilla entonces sufro eso, que prefiero este...entonces en verano sí, me cambio de ropa o me doy una ducha en el estudio. Pero sí el tema de la transpiración con la mochila, ta. La vas a tener. Cuando hace mucho calor por más que hagas plano, no sé, 2 o 3 Km te transpiras, no sé.

¿Te ha pasado de tener que sacarte un abrigo mientras estabas en la bicicleta (esperando en un semáforo, por ejemplo)?

Sí, parar y sacarme sí. A veces estás, hace pila de frío y te abrigas y te olvidas que después en la bici entras en calor. Entonces te sacas la bufanda, te sacas la mochila, te sacas un buzo que tenés así abajo de la campera.

¿Y qué haces con eso que te sacas?

A la mochila. Sí, la mochila. Yo tengo esta mochila que es...lo que me gusta de este tipo de mochilas es que las enrollas y la haces más compacta. Entonces yo acá tengo la compu para el trabajo, tengo la laptop, por lo general llevo ropa por que voy a entrenar o por si necesito cambiarme de ropa, entonces tá, tiene que ser como medio versátil la mochila. Si tuviera, por ejemplo, hay algunas que tienen como...acá tienen una que es de Linus que es una mochila que tiene como unos ganchitos para enganchar al costado de la parilla. Eso estaría bueno. Bueno, a mí no me gusta la parilla, pero ta (jaja)...

Vos decías que sí usas la bicicleta los días de lluvia y lo que usas es como un poncho.

Sí, un poncho que lo tengo acá. Que en realidad no es pensado para la bici pero me ha servido bien. Lo tengo siempre, lo tengo como ahí doblado y es así, te lo ponés... Hay otros que están más pensados para la bici que, a mí me gustó el color de este. Hay otros ponchos que lo venden en un lugar de bicicletas que tiene como unos elásticos que como que los enganchas en el manillar entonces te quedan más cubriendo así. Tiene unos elásticos que creo que te los ponés acá para que no aletee con el viento. Está más

pensado para la bici. Este es más como urbano, lo compré en Chile cuando estuve y ta, tengo esto y con esto me manejo para la lluvia. Obviamente que si llueve mucho con este te empapas las piernas, sobre todo en la parte de los muslos, acá arriba, te mojas si llueve mucho. Este...y que más, para la lluvia eso. Y guardabarros que también, me gusta la estética de la bici como viene y no tiene un guardabarros de esos que vienen...acá tienen unos que se enganchan de acá y sale así, y yo tengo otro que se engancha de acá, y es como un plástico nomás que te lo enganchas ahí.

EG: Como el que tiene tu bici (Un Ass Savers de los que venden en Grøn).

AA: Claro así, esos. Se llaman Ass Savers. Ellos tienen unos que también...como que hay cosas pensadas como para cuando llueve y después sacárselas, y que la bici no le afectes tanto la estética. Que también es algo importante, la estética de la bici. A uno le...la siente como bastante propio.

(Es un poncho amarillo y azul de un poliéster tipo sarga que no tiene brillo y es de un grosor medio. No tiene las costuras selladas con calor).



Figura 37: Ass Savers.

Vos comentabas que los buzos de mucho abrigo te molestan y que no son como ideales ¿Para vos, la lana en general es un buen material para andar en bicicleta?

Eh...no tanto, no tanto. O sea, a mí. Capaz que claro, personalmente, me incomoda eso, que a veces siento como demasiado calor y si me tengo que sacar, como que tiene mucho volumen el buzo. Igual uso alguna vez por que tengo algunos que me gustan y los uso igual. La sufro un poco la moda. Este... pero como ocupan mucho espacio y a veces te genera demasiado calor me parece en la bici.

¿Sabes qué es la lana Merino?

Eh, sí, sí. O sea, no tengo nada de lana merino, pero...

¿Y sabes de la ropa de lana merino para andar en bicicleta?

No, no conozco. O sea...he visto cosas por que algunos clientes trabajan con lana Merino ¿Malabrigo es merino? Creo que usan Merino.

EG: Sí, es Merino.

AA: Y creo que...trabajamos también con Ramona que creo que usaba lana Merino si no me equivoco. Y sí, son como mucho más suaves y livianos y todo, pero nunca he usado. No sé, capaz que tiene algún efecto o si en ese sentido es como más liviana o que...

EG: Lo que tiene en realidad es que es más suave.

AA: Es más suave...

EG: Claro, lo que tiene es que la fibra, el pelo es como más finito entonces toda esa cosa de que como que la lana pica, de que la lana molesta, todo eso se va por que en realidad no es que la lana en sí da alergia, sino que los pelos más cortos y ásperos, como estos los que generan la picazón. Te preguntaba por que la lana tiene un montón de

propiedades de manejo de la humedad, de la temperatura, del tema del enfriamiento, del tema del olor también con la transpiración. Entonces, es como si fuese un Dry Fit natural digamos.

AA: Claro.

EG: Entonces claro tiene un montón de propiedades que serían ideales para ciclistas. Y hay ropa de ciclismo, más como deportiva que es de lana merino.

AA: Ahí va ¡mirá!

EG: Y me acuerdo que cuando había empezado a investigar, me acuerdo que dije que divague esto del uso de la lana Merino, que raro que aparezca tantas veces. Y ta, me puse a investigar más en profundidad sobre las propiedades y dije, ta, esto puede estar bueno. Y es un material que acá, en Uruguay, somos excelentes productores de lana merino y nosotros no la usamos y tampoco sabemos que tiene todo eso.

AA: Ahí va. Sí, yo no he usado. He visto sí, te das cuenta enseguida al tocarlo. Es como que pasas así y es seda. Es súper, no sentís nada, es súper liso. Estaba intentado acordarme ahora cuando hablabas que el otro día me apareció, pero creo que es una publicidad y no lo voy a volver a encontrar, era como...igual no sé si era de lana, pero era como un estilo de ropa de ciclismo como si fuera medio retro. Eran como si fuese una especie de remeritas con cuellito, no eran de lana, no eran como del típico material ese como de lycra, eran no sé si de hilo o que, pero estaba bueno, me hizo acordar a esto. Si lo llego a encontrar te lo mando (Eran remeras de la marca inglesa Jura Cycle que son, efectivamente, 100% merino ultra fino). Igual, no creo, no era de lana era como si fuera de hilo o algo así.

EG: Es que muchas veces pasa eso. También lo que pasa es que, cuando pensamos en lana lo primero que se nos viene a la cabeza es la lana de Malabrigo y en realidad el merino se teje al punto de que queda como...hay remeras así (jersey finito) de Merino.

AA: Ah, entonces ta. Podrían llegar a ser de lana, como de eso mismo.

EG: La otra vez en la Jornada de la Bicicleta, hablando con uno de los ciclistas, comentando que las remeras de L'Eroica, la que se corre en Punta del Este, son de merino. Entonces decía que él había estado en la carrera, ta, que él no había comprado la remera pero que las había visto y que no lograba darse cuenta de cuál era el material.

AA: Claro.

EG: Porque no era lycra y no era algodón.

AA: Claro. Tiene unos tratamientos que uno desconoce y piensa lana y piensa en el buzo que teje mi abuela y en una cosa como gigante. Sí, sí. Obvio que cuando hablo de lana hablo de lo que conozco...



Figura 38: Lana Merino de Malabrigo, marca uruguaya de lana reconocida local y mundialmente por su calidad y colores.



Figura 39: Prenda de Jura Cycle hecha de 100% merino ultra fino.

EG: No, obvio...

AA: Y de lo habitual. No se como encontrar esas, pero seguramente...estaban muy buenas... (queda buscando en Instagram algunos momentos). Claro acá entre a la L'Eroica Punta del Este. Era como si fuese de este estilo, pero era de una marca de, no sé, de Europa o una cosa así. Y estaba buenas porque era como una mezcla entre formal y ciclismo que estaba divertida.

C - SEGURIDAD

En los días de niebla o de lluvia: ¿Tomás alguna medida extra para hacerte más visible en el tránsito?

Eh...no porque llevo siempre las luces, eh...y...no. Tendría que tener algo más reflectivo porque en realidad no tengo...Tengo como estos imanes que son reflectivos que los podés poner en la ropa o esas cosas, pero no. O sea, evito ir por lugares muy oscuros, calles viste...A veces, la gente le tiene más miedo a las avenidas, yo prefiero ir por avenidas que ahí hay luces, hay todo que ir a veces por calles internas que son más oscuras. Pero no. Estoy mas o menos siempre con la misma iluminación de noche.

¿Usas chaleco?

No, no uso chaleco. O sea, me parece...ta. Prefiero ponerle cosas reflectivas a la mochila, a la bici o a todo menos que a mí. Es como...no sé. Atenta contra toda la vestimenta que tenés. Eh...usé al principio, se me movía todo, era re incómodo. O sea, creo que se pueden pensar soluciones más inteligentes y creativas para ponerse algo reflectivo que el chaleco. Incluso hay mochilas, una de esas creo que es toda reflectiva, o tiene materiales reflectivos. Acá hay un caso que es todo reflectivo entonces, me parece que se puede pensar más en cosas que no tengas como el chaleco. Me parece horrible el chaleco. No sé, es espantoso. Salvo que hubiera uno que, no sé, que sea lindo. Pero también es algo que te tenés que poner como encima de toda la ropa que tenés. Y a veces tenés la mochila que te lo tapas. Entonces te lo, hay gente que se lo pone a la mochila. Es como que no, no hay muchas soluciones pensadas como para eso. Y el otro día justo estuve viendo porque alguien me preguntaba (en Instagram) si usaba todas las cosas reglamentarias para andar, y yo pensaba que el chaleco estaba en la normativa. Que tampoco es tan clara la normativa, es como, no se está fiscalizando. La normativa es como si fueran así como recomendaciones, que el chaleco no está. Que había como en un momento, del boca a boca, uno piensa que sí. Y bueno que van a empezar a pedir el chaleco y el casco, y no está ni el chaleco ni el casco en la normativa esta que está el otro día.

EG: Es que hace un par de meses había salido una noticia de que la IM iba a... había sacado unas nuevas normas de tránsito o nuevas normativas digamos, y una de ellas era que iban a empezar a pedir el chaleco obligatorio.

AA: Ahí va.

EG: Era también cuando salió que iban a empezar a multar peatones que anden con el celular en la calle. Era como que, dentro de todo ese conjunto, estaba la

del chaleco. Y en realidad es obligatorio para la moto, pero no para la bici.

AA: Ahí va.

EG: ¿Piden luces, ojo de gato...?

AA: Tenés que tener luces, ojo de gato, espejos, estos, los reflectivos del costado, timbre. Pero eran un montón de cosas que...no sé. O sea, luces sí.

EG: Sí, no es muy clara.

AA: Sí.

EG: Perfecto.

¿Pensás que tener detalles reflectivos así en la bici o en la ropa te hacen sentir más seguro en el tránsito?

Eh...creo que sí pero la verdad es...Justo el otro día hablaba con Diego, un compañero mío del trabajo, que se me había puesto estos de costado porque atrás tenía las luces. Yo creo que si vas a, no creo que eso te va a salvar, el reflectivo ese, como que capaz uno se siente como seguro pero es más el efecto placebo que...

EG: Es más como psicológico.

AA: Sí. O sea, en la ruta se que sí, que sirve por que he visto ciclistas con cosas reflectivas y lo ves de lejos, y es como que está todo más oscuro. Pero no se si en el urbano, en el día a día, si sirve tanto. Pero ta, no tengo como mucha idea. Es más, como una sensación. Pero creo que sí, más me hace sentir un poco más seguro, pero no sé si es real la seguridad que te da. Este...yo sí creo en usar el casco, que hay gente que no. Me parece que eso sí me da seguridad. Hoy en día salgo sin casco y me siento como, como que me falta algo. Pero el reflectivo...Creo que igual es algo que si se puede sumar y no afecta tanto a la estética del producto está bueno. Hay varias cosas que las ves, y tienen como pigmentos que no los ves y con la luz aparecen y está bueno porque es como un plus que no afecta a lo estético. Está bueno.

EG: Como esta mochila. Yo tengo esta mochila que tiene el chirimbolo éste que es reflectivo. Y lo ves y no parece, y no dice nada

AA: Claro. Sí, sí. Eso me parece que está bueno. Cuando de día no tiene como una franja así o algo, me parece que está, que está bueno.

EG: Perfecto.

En una de las etapas anteriores, uno de los ciclistas dijo que le interesarían prendas con detalles reflectivos "que queden lindas en reuniones sociales". ¿Qué opinas de esta frase? ¿Crees que existe una necesidad prendas que "queden lindas en reuniones sociales" y que te permitan trasladarte en bicicleta de forma cómoda o no serían necesarias?

La verdad que no tengo una opinión tan formada, nunca lo pensé tanto. Pero... Este...supongo que...No sé si, no sé, no tengo como una opinión así tan formada al respecto pero sí me parece que en todo caso, en todas las cosas que...Si puede ser para la bici y aparte, socialmente no queda ridículo, me parece que está bueno. Como se puede sumar. Ojo, hay gente que le encanta, eh...la vestimenta como de ciclista y anda así...

EG: Sí, obvio.

AA: A mí mucho no me gusta por que ta, tengo otro estilo pero, este...pero ta.

EG: Otro ciclista me decía que ta, que le encantaba andar en bicicleta pero que no quería andar como "disfrazado de ciclista". Y había otro que me decía, pá, mirá yo ando vestido de calza, short, remera de Dry Fit, no se que, porque sino a mi molesta entonces, ta. Es su vestimenta. Entonces como que depende mucho también de la persona.

AA: Sí, depende mucho también de que trabajas, que cosas haces también. Este y también creo que si yo hiciera 50 Km, 100 Km de un tiro tenés que tener ropa de ciclismo porque tá, por algo está pensada para eso. O sea, como que no podés andar así para hacer tantos kilómetros de un tiro.

EG: Perfecto

(Explicación de donde salió la información, que BID hizo una serie de informes sobre el ciclismo en América Latina).

En uno de los informes leídos afirma que Montevideo tiene la proporción de viajes realizados por hombres y mujeres más pareja de Latinoamérica (60/40). ¿Por qué crees que pasa esto en Montevideo?

Pá, no tengo idea. Yo no se porque pensaba que eran más mujeres las que andaban en bici acá en Montevideo. Eh...yo creo que lo vi eso también. Incluso me llamó la atención la cantidad de viajes diarios que se hacían, que era como bastante grande en comparación con otras ciudades más grandes de Latinoamérica. Eh...no tengo idea por qué la verdad. No sé si tiene que ver con...mirá, no sé, no tengo idea. Te tiraré cualquier cosa. Acá, por ejemplo, el voto de la mujer fue mucho más temprano que en otras ciudades también ¿no? No sé si hay algo que como una independencia más temprana de la mujer que en otras ciudades. La verdad no tengo idea. Ni idea. Es una gran interrogante para mí también. Pero, este... no me doy cuenta.

EG: Otras mujeres con las que he hablado me dijeron: lo que pasa es que Montevideo es una ciudad chica y que las distancias son cortas entonces, el esfuerzo que tienen, que les requiere, no es tanto como si, por ejemplo, tuvieran que andar en Bs. As o en Río o en otras ciudades.

AA: Bueno es un poco sexista la respuesta. Y más viniendo de una mujer. Mirá, que raro. O sea ¿por qué va a tener que hacer menos esfuerzo que un hombre una mujer? Eso creo que ta. No sé si es eso, la verdad. No sé... si tiene que ver con...Igual, el porcentaje de población femenina casi siempre es mayor ¿no? Casi siempre en todas las ciudades, así que eso no creo que sea. No sé la verdad. Pero está bueno.

D - IDEAL

Plantear el ejercicio de imaginar una campera ideal:

¿De qué está hecha? ¿Cómo se siente al tacto, como es su textura?

Eh...Como se sentiría al tacto, como suave, para mí, suave. Es como liso, no, así como muy rugoso. Como que no lo sientas así muy rugoso, muy poroso. No se como explicarlo. Algo así como más suave y liso me imagino.

¿Te la imaginas hecha de algún material en particular?

Mmm...no. Pero me la imagino liviana. Como fina, pero a la vez que proteja del viento, por ejemplo. O del frío.

¿A dónde te imaginas yendo con esa campera?

A todos lados me imagino. En realidad, en donde más me la imagino es para el trabajo o volviendo de noche. Pero me la imagino como que estaría bueno que sea algo que la pueda usar siempre.

¿Sería más bien floja o ajustada?

Mmm...buena pregunta. Sería más bien ajustada. O sea, que no, o sea, que te pueda entrar otra capa. Que no te quede como muy justo que no puedas tener otra capa abajo, pero me la imagino como más apretada.

¿Deja pasar el aire de alguna forma? En el sentido de que tenga como ventilaciones o algo así.

No necesariamente. Eso capaz que es útil pero no me doy cuenta. No me la imagino como que la dejara, me la imagino como que me proteja del aire o del viento.

¿De qué color sería?

Ahí, a mí me da igual. No tengo como un color así de preferencia. Incluso, hoy estoy vestido de negro, pero me gustan los colores como llamativos, me gustan. No tengo un color así como de preferencia la verdad. Puede ser de cualquier color.

¿Dónde tiene los bolsillos?

Sí, los tiene.

¿Y donde los tiene?

Tiene bolsillos y ...tiene bolsillos adelante y con alguna forma de, o botón o cierre. Alguna forma de, algo que te permita, si me pongo las llaves acá, porque las quiero tener a mano, o el celular, que no sientas que se te puede caer. Eso está bueno. Eh...creo que adelante porque es donde más, estás andando y querés sacar algo y querés parar y me lo imagino como adelante. Puede tener algún interno también. Nunca los termino usando los internos pero parecen útiles. Los imagino como adelante, a los costados.

¿Cómo es el cuello?

Tiene que cerrarse para que te proteja, bueno justo, el cuello o la garganta.

¿Tienen capucha?

No. A mí particularmente la capucha me gusta para cuando voy caminando. Por si está lloviendo o algo de frío. Pero en realidad uso casco entonces no me queda cómodo tener una capucha y arriba el casco, o el casco y arriba la capucha. No, no queda práctico. Pero tampoco es algo que...la capucha viste que no molesta, por lo menos si la tenés para atrás.

¿Cómo es la manga?

Creo que tendría que tener puños. Me lo imagino con puños. Porque incluso en, invierno, si tenés guantes y el puño te queda como arriba, te queda como más cerrado todo. Si tenés algo como más abierto eh...como que te puede entrar aire. Me imagino como con puño. Yo lo estoy pensando bastante como...

EG: ¿Como estos por ejemplo? (Puños de Rib en campera)

AA: Como esos. Claro, no tienen por que, pueden ser así pero algo que tenga el puño elástico como que te quede bastante cerradito. O capaz que puede ser... No me parece que mejor elástico que el botón. Este...me lo imagino, así como un puño medio elástico.

¿Las mangas se sacan y se ponen o quedan fijas?

Eh...No. Pero ta, porque personalmente no me. Las prendas que he tenido de...o después las termino usando con mangas o sin mangas. Como que no...no le saco mucho provecho a eso. Pero no...no me lo imagino. O sea, me resulta más cómodo remangarme que sacarle las mangas. Ta, claro. Pensando en si la querés usar en distintas estaciones puede ser útil pero en realidad me la imagino con las mangas que no se saquen.

¿Dónde la guardas cuándo no la estás usando?

Me gusta de que sea un material que lo puedas doblar y no te ocupe tanto espacio como, por ejemplo, si la quiero llevar en la mochila por las dudas. Eso me gusta. Que la tengo ahí y es un cuadradito doblado. Eso me gusta. O después si no la uso, colgada en el perchero. Eso no.

¿Tiene reflectivos?

Si puede ser en ese sentido de que a la luz del día no se vean, no le agreguen como un detalle como que no esté bueno, me parece que suma, que puede estar bueno. Pero más como que, mismo a veces la fibra, hay unas cosas acá que mismo la fibra tiene un hilado que es reflectivo, o algún pigmento, que no es que tenga como un parche sino mismo la tela que es reflectivo. Puede estar bueno sí.

¿La campera se puede personalizar a tu gusto?

No. Yo no en realidad. Me gusta más como que el diseñador piense el diseño y listo. No se si como customizable...no. Como en las prendas así no.

8.5 Póster 5ta Jornada de intercambio académico "Bicicleta y Universidad"

Soluciones textiles aplicables a prendas para ciclistas urbanos uruguayos

Eloisa Gaibisso - EUCD



Características generales

Soluciones textiles... es una tesis en proceso que trata sobre la relación entre la funcionalidad y la vestimenta cotidiana en usuarios con necesidades específicas: los ciclistas urbanos. A partir de investigar y caracterizar las necesidades de este grupo social en Uruguay, se busca dar respuesta a algunas de sus problemáticas con respecto a la relación bicicleta – prenda. De esta forma, el diseño textil busca aportar al bienestar de quienes deciden trasladarse diariamente de forma sustentable.

Investigación del usuario

Mediante la observación en la calle, encuestas y entrevistas se ha ido profundizando en las necesidades y hábitos de vestimenta de los ciclistas urbanos uruguayos. Para la mayoría de los ciclistas entrevistados, su vestimenta diaria para ir a trabajar, estudiar o hacer mandados no es un impedimento para usar la bicicleta. Sin embargo, la mayor parte de los mismos elige su ropa pensando en la bicicleta.

Primeras conclusiones

Los ciclistas urbanos que recorren distancias de entre 5 y 10 kilómetros tienden a no cambiarse de ropa al llegar a destino. La comodidad es la característica fundamental. El confort en la vestimenta debe ser tanto físico y fisiológico como psicológico. Tirones y falta de flexibilidad en la zona de los brazos y la espalda, el frío causado por el viento, las manchas en la ropa y la relación mochila-sudor en la espalda fueron las problemáticas más mencionadas.

Lana + Bicicleta

Debido a su compleja estructura, la lana es una fibra natural que posee propiedades únicas. Este material puede ayudar a solucionar problemas frecuentes en la vestimenta de los ciclistas urbanos como la regulación de la temperatura, la permeabilidad de la humedad y malos olores. La lana es una fibra biodegradable y versátil que acompaña la tendencia hacia la sustentabilidad que se puede observar tanto a nivel local como mundial.

Beneficios del Merino para el ciclista urbano

El Merino es un tipo de lana que se caracteriza por la finura del diámetro aparente de sus fibras. Esto significa que los textiles de lana Merino son sumamente suaves al tacto. La estructura de las fibras de Merino evita la sensación de picazón e irritación con la que se suele asociar a la lana. Los textiles de Merino poseen propiedades de manejo de la humedad únicas que resultan en una mejora del confort y performance del usuario.



Agradecimientos

A Javier Taks y Luciana Urruty, por aceptar la tutoría de esta tesis, por compartir conmigo sus conocimientos y por su apoyo constante durante la realización este trabajo.

A los ciclistas que participaron de las diferentes etapas de investigación, por brindarme su tiempo y compartirme sus experiencias.

A Emilia Gaibisso, por testear todos mis inventos y ser la modelo del proceso de prototipado.

A Florencia Silvera, por sus aportes como ciclista durante el desarrollo de los prototipos.

A Teresa Barrios, por ayudarme con sus habilidades extraordinarias para el tejido de punto.

A Guzmán Bergereau, por nuestras charlas y sus consejos durante todos estos años.

A mi familia, por su apoyo incondicional en este proyecto, en el transcurso de la carrera y siempre.

TESIS DE GRADO

 RUEDA

Vestimenta con soluciones
funcionales para ciclistas urbanos.

ELOISA GAIBISSO

