





Universitat Autònoma de Barcelona

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi queda condicionat a l'acceptació de les condicions d'ús establertes per la següent llicència Creative Commons:  http://cat.creativecommons.org/?page_id=184

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis queda condicionado a la aceptación de las condiciones de uso establecidas por la siguiente licencia Creative Commons:  <http://es.creativecommons.org/blog/licencias/>

WARNING. The access to the contents of this doctoral thesis it is limited to the acceptance of the use conditions set by the following Creative Commons license:  <https://creativecommons.org/licenses/?lang=en>



Universitat Autònoma de Barcelona

El ciclismo urbano en Barcelona: Una mirada feminista

Tesis Doctoral:

Azahara Sillero Casado

Directores de tesis:

Dr. Àngel Cebollada Frontera y Dra. Anna Ortiz Guitart

Departament de Geografia

Bellaterra, Cerdanyola del Vallès, maig 2022

Aquesta tesi doctoral ha sigut possible gràcies a l'ajut per a la contractació de personal investigador novell (FI) de la Generalitat de Catalunya

Resumen

Esta tesis doctoral analiza el ciclismo urbano de Barcelona desde una perspectiva feminista. Esta cuestión general se ha abordado desde tres objetivos específicos. En primer lugar, el estudio de los colectivos y espacios pro-bici de la ciudad. En segundo lugar, la relación dialéctica entre la generización del espacio y las prácticas ciclistas. Y, por último, las formas de resistencia que generan las mujeres (consciente o inconscientemente) frente a las prácticas patriarcales. La producción de datos se basa en la metodología cualitativa, muy vinculada a los estudios de género. Para ello se han realizado 37 entrevistas semi-estructuradas y observación participante en diferentes espacios ciclistas, a destacar la participación en dos colectivos ciclistas no mixtos (Cicliques y Las Palometas). El análisis de los resultados se ha estructurado en tres bloques principales que se corresponden con los objetivos específicos. Existe una carencia de mujeres en diversos espacios vinculados al ciclismo urbano que provoca que se invisibilicen otras experiencias más allá de la masculina. También se indaga en las prácticas de las usuarias, que demuestran tener experiencias diferentes en el espacio público: mayor sensación de seguridad, una relación diferente con el cuerpo o mayor acoso sexual. Pero las propias mujeres están generando estrategias de resistencia desmontando roles de género, ya sea desde la propia práctica ciclista o desde la incursión en espacios históricamente masculinizados. Estas reflexiones demuestran la importancia de entender los símbolos y las prácticas del ciclismo urbano desde una perspectiva de género.

Resum

Aquesta tesi doctoral analitza el ciclisme urbà de Barcelona des d'una perspectiva feminista. Aquesta qüestió general s'ha afrontat des de tres objectius específics. En primer lloc, l'estudi dels col·lectius i els espais pro-bici de la ciutat. En segon lloc, la relació dialèctica entre la generització de l'espai i les pràctiques ciclistes. I, finalment, les formes de resistència que generen les dones (conscient o inconscientment) davant de les pràctiques patriarcals. La producció de dades es basa en la metodologia qualitativa, molt lligada als estudis de gènere. Per això s'han realitzat 37 entrevistes semiestructurades i observació participant en diferents espais ciclistes, a destacar la participació en dos col·lectius ciclistes no mixtos (Cicliques i Las Palometas). L'anàlisi dels resultats s'ha estructurat en tres blocs principals que corresponen als objectius específics. Hi ha una manca de dones en diversos espais vinculats al ciclisme urbà que fa que s'invisibilitzin altres experiències a part de la masculina. També s'indaga en les pràctiques de les usuàries, que mostren tenir experiències diferents a l'espai públic: més sensació de seguretat, una relació diferent amb el cos o més assetjament sexual. Però les mateixes dones estan generant estratègies de resistència desmuntant rols de gènere, ja sigui des de la pròpia pràctica ciclista o des de la incursió en espais històricament masculinitzats. Aquestes reflexions mostren la importància de comprendre els símbols i les pràctiques del ciclisme urbà des d'una perspectiva de gènere.

Abstract

This doctoral analyzes urban cycling in Barcelona from a feminist perspective. This general issue has been addressed here from three specific objectives. Firstly, the study of the city's cycling advocacy groups. Second, the dialectical relationship between the gendered space and cycling practices. And finally, the forms of resistance generated by women (consciously or unconsciously) who confront patriarchal practices. Data production is based on qualitative methodology, closely linked to gender studies. For this, 37 semi-structured interviews and participant observation have been carried out in different cycling spaces, highlighting the participation in two only women cycling groups (Cicliques and Las Palometas). The analysis of the results has been structured in three main blocks that correspond to the specific objectives. There is a lack of women in various spaces linked to urban cycling that causes other experiences to be made invisible apart from the masculine one. It also investigates the practices of the users, who show that they have different experiences in the public space: a greater sense of security, a different relationship with the body or greater sexual harassment. But the women themselves are generating resistance strategies dismantling gender roles, either from the cycling practice itself or from the incursion into historically masculinized spaces. These reflections demonstrate the importance of understanding the symbols and practices of urban cycling from a gender perspective.

Nunca coincidimos, pero he pensado a menudo en Marina Kohler

AGRADECIMIENTOS

Siempre me he imaginado la página de agradecimientos de una tesis doctoral como una ventana. Una ventana donde que la gente se asoma buscando al ser humano que existe detrás de quien investiga; buscando a esa persona a la que ya despojada de las citas, las comillas y los paréntesis, no le queda más que mostrarse vulnerable y agradecida: yo le debo todo a todas.

Le debo todo a las que se han dejado la voz, desde hace décadas, por una educación pública y de calidad. A las que siguen creyendo y luchando por la fuerza del colectivo.

Le debo todo a todas las que han puesto sus cuerpos para defender el feminismo y para defender la bicicleta; a las que lo han hecho a golpe de risa. A las que nos han allanado el camino y a las que lo vienen allanando detrás.

Le debo todo a las familias que dan el alma para que sus hijas puedan estudiar.

Le debo todo a las madres que te enseñan a enfrentar la vida tarareando canciones de Los Burros. Las del no pasa nada. Las del tú inténtalo y ya veremos.

Le debo todo a las abuelas andaluzas que sin saber leer, y a pesar del hostigamiento, se dejaron el pellejo para que sus nietas pudieran escribir.

Le debo todo a las amigas en toda su pluralidad. A esas que conociste estudiando una carrera y siguen ahí viéndote crecer. A esas que te han visto con tus peores ojeras por leer y por beber. A las que te han intercambiado orden por desorden. A las que vuelven después de años y con las que sigues compartiendo la vida.

Le debo todo a las amigas que son especiales. Esas de las que presumes. Las que son la hostia. Las que paran desahucios, las que escriben libros, las que se convierten en referentes del feminismo, las que te jodieron la vida yéndose antes de tiempo, las que te

animaron a organizarte, las que te han cogido la mano cuando has tenido miedo a pesar de estar defendiendo lo que es justo.

A las amigas que empezaron siendo compañeras de trabajo y acabaron abriéndote sus casas, viajando contigo, salvándote la vida con los abrazos y las risas. Las que te recuerdan que no te compares, las que te recuerdan que después de cada *pomodoro* hay que descansar cinco minutos, las que sabían antes que tú que la tesis la acababas.

A las amigas que brillan. A las que no son prescindibles.

Todo le debo a los compañeros de despacho y de cafés. A los que aguantan verte cómo te tapas la cara para llorar y cómo te tapas la boca para reír.

Todo le debo a las personas que motivan, a la gente desinteresada, a los entusiastas, a los ilusionados con la investigación, a los que todavía guardan algo de ternura y están dispuestos a compartirla.

Todo le debo a las que comparten su voz para que la conviertas en palabras. Las que te regalan su tiempo, su conocimiento, sus ganas. Sin ellas estas páginas estarían vacías.

Todo se lo debemos a los que hacen de un departamento de Universidad un hogar. Quien se encarga de que los trapos estén limpios y los abrazos estén dados. Quien te hace sentir en casa en el trabajo. A la gente que se jubila y deja un hueco del tamaño del Pirineo.

Se lo debo todo a quien sabe que detrás de un proceso burocrático hay una doctoranda despistada. A las personas que hacen que todo funcione y lo hacen en las sombras.

Y se lo debo a las directoras y los directores de tesis, por sufrir *colze a colze* y por creer. Siempre por creer.

Se lo debemos todo

a mucha gente.

Todas se lo debemos todo a mucha gente.

Índice

Capítulo 1: Introducción.....	14
1.1 Objetivos, preguntas e hipótesis	15
1.2 Estructura de la tesis	17
Capítulo 2: Marco teórico.....	19
2.1 Cuestiones de género	19
2.1.1 La geografía y su preocupación por el género	21
2.1.2 El espacio urbano generizado.....	25
2.1.3 Exclusiones espaciales y derecho a la ciudad	28
2.1.4 El cuerpo como lugar	29
2.1.5 El miedo a la violencia en el espacio público	33
2.1.6 Insistir en la resistencia	37
2.2 Cuestiones de movilidad.....	39
2.2.1 Avances teóricos recientes	41
2.2.2 Estructura social y accesibilidad	44
2.2.3 Movilidad y cultura	46
2.2.4 La cultura coche y el uso de las calles	47
2.2.5 El ciclismo urbano: reto y oportunidad.....	51
2.3 Cuestiones de género y movilidad	66
2.3.1 Diferencias de género en la movilidad.....	67
2.3.2 Movilidad sostenible para el urbanismo feminista.....	70
2.3.3 La bicicleta y el género	73
Capítulo 3: La apuesta metodológica	79
3.1 Planteamiento general de la investigación.....	79
3.1.1 La revisión de fuentes secundarias.....	79
3.1.2 La investigación cualitativa.....	81
3.1.3 Breve contextualización del área de estudio	101

Capítulo 4: La bicicleta en Barcelona: una perspectiva feminista.....	105
4.1 Las mujeres en lucha por la ciudad ciclista	105
4.1.1 La aparición de los colectivos no mixtos	120
4.2 El mundo profesional.....	133
4.2.1 Las mecánicas	134
4.2.2 Ciclomensajería.....	138
4.3 Usuarías: las prácticas ciclistas.....	139
4.3.1 La bicicleta entrelazada con las etapas vitales	141
4.3.2 La bici de las precarias	156
4.3.3 El movimiento: la noche y el día.....	161
4.3.4 Mujer en bici: doble (o)presión.....	168
4.3.5 La masculinidad y la bici	177
4.3.6 El cuerpo en la ciudad	182
4.3.7 Desplazamientos colectivos: bebé a bordo.....	195
4.4 Resistencias, empoderamiento y referentes	205
4.4.1 Resistencias ciclistas y de género	206
4.4.2 Empoderamiento	209
4.4.3 Referentes.....	215
Capítulo 5: Reflexiones finales.....	219
La masculinización de los espacios sociales vinculados al ciclismo.....	220
Las ciclistas no escapan a las violencias sistémicas	222
La resistencia es una lucha cotidiana	225
Futuros pedaleos	226
Referencias bibliográficas	228
Índice de figuras	247

Capítulo 1

Introducción



Capítulo 1: Introducción

Hay algo mágico en el mirar una ciudad con los ojos de una recién llegada: la capacidad de sorprenderte. Desde que puse el primer pie en Barcelona, a mí, me sorprendieron las bicicletas. Esos elementos ágiles, zigzagueando entre peatones y coches. Tan (aparentemente) diversas, tan dentro de la ciudad. Tan molestas, también, a ratos. Quien ha pasado por una zona rural en las que *se coge el coche hasta para ir a comprar el pan* no puede hacer otra cosa que sentir, cuanto menos, curiosidad. Pero también la siente quien viene de una ciudad donde las bicis son bichos raros que no tienen lugar. Esas ciudades en las que los carriles bici han quedado relegados a una acera mal pintada y que a menudo son interrumpidos por una farola o por un árbol. Montar en bicicleta, en Barcelona, es más goloso que en otras ciudades de España.

Esta tesis nace ahí, en la *mirada sociológica* y en la *educación de una geógrafa* recién llegada, que comienza a ver, con diferentes cambios de ciudad, cómo las prácticas ciclistas se vinculan al territorio y cómo los significados culturales que se les atribuyen son contextuales (Larsen, 2017). Esta tesis también nace del compromiso político con el feminismo, porque un 65,51% de los desplazamientos en bicicleta de Barcelona son llevados a cabo por hombres, frente al 34,49% que son llevados a cabo por las mujeres (IERMB, 2019), y frente a esta relación de las prácticas ciclistas con la cultura local, no cabe otra pregunta que intentar dilucidar por qué las mujeres no se acercan al ciclismo con la misma facilidad que los hombres. Vinculamos, de esta manera, la movilidad y el género (Hanson, 2010) con un territorio y un momento histórico concreto: Barcelona, una ciudad ciclista en transición, que ha vivido un aumento sostenido de ciclistas en las últimas décadas y una inversión en infraestructura que (al menos aparentemente) da una cobertura mínima a las necesidades del ciclismo urbano. Ante la desigualdad en los

perfiles de usuarios, cabe preguntarse si existe un problema con la infraestructura o si, además, existe un sistema sociocultural patriarcal que perpetúa estas diferencias.

Este estudio, por tanto, bebe (de) y acompaña (a) las líneas de investigación de dos grupos diferentes del Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona. En primer lugar, sigue la trayectoria del Grupo de Estudios de Geografía y Género que consta de un amplio reconocimiento e impacto de sus trabajos. De otro lado, el de Geografía Aplicada, en el que se desarrolla el estudio de la movilidad, con especial relevancia la de los colectivos subalternos.

Según nuestra revisión, esta sería la primera y única tesis doctoral sobre género y ciclismo urbano en el territorio español. Con respecto a los artículos académicos, solo se conoce el precedente de Huerta y Gálvez (2016) en el que hablan sobre el caso de Sevilla. La principal intención aquí es seguir abriendo camino en un terreno poco explorado y especialmente relevante en tanto que el ciclismo urbano es una de las apuestas que nos llevará hacia un modelo de movilidad más sostenible. Es importante no perder los logros ya avanzados y seguir estudiando para alcanzar los porcentajes modales de ciudades donde el ciclismo urbano ha madurado. Además de la reciente inclusión de la perspectiva de género aplicada a infraestructuras ciclistas y centrada en el ámbito más técnico (Col·lectiu Punt 6 y Anaya, 2021; Obach y Ramos, 2020), también los medios de comunicación se están acercando al ciclismo urbano desde esta mirada: El Salto, El País o la Vanguardia (entre otros) (Medina y Álvarez, 2021; Pérez, 2022; Piedrabuena, 2022). Sin embargo, es necesario que desde la academia se indague en las relaciones de poder de género, el espacio y la bicicleta; este conocimiento acabará repercutiendo de manera positiva en los avances de la Teoría Feminista y ayudará a avanzar a nivel discursivo.

1.1 Objetivos, preguntas e hipótesis

El objetivo principal de esta investigación es **analizar el ciclismo urbano en Barcelona desde una mirada feminista**. Para ello, se han seguido tres líneas principales que se concretizan en los siguientes objetivos específicos:

- **Estudiar los colectivos pro-bici y espacios de trabajo vinculados a la bicicleta.**

Este objetivo sigue la hipótesis de que existe una cultura masculinizada de la bicicleta que se refleja en la organización de los colectivos y los espacios de trabajo. La sobrerrepresentación masculina hace que sea más difícil visibilizar a las mujeres referentes, perpetuando la visión de la bicicleta como un elemento vinculado a la masculinidad.

¿Cómo afecta a la cultura ciclista la masculinización de los espacios? ¿Cómo es la experiencia de las mujeres que están en estos espacios?

- **Explicar cómo la generización de la práctica ciclista afecta a la experiencia en el espacio urbano y cómo la generización del espacio afecta a la práctica ciclista.**

Este objetivo sigue la hipótesis de que las prácticas de ciclismo urbano están influenciadas tanto por la socialización de género vinculadas a la bicicleta, así como a la generización del espacio público en el que se llevan a cabo dichas prácticas.

¿Qué tipo de experiencias tienen las mujeres en bicicleta? ¿Existe una reproducción de la generización del espacio con las prácticas ciclistas? ¿Cuáles son los efectos en el espacio de lo que concebimos como masculino o femenino vinculado a la bicicleta?

- **Examinar cómo se practica la resistencia ciclista de las mujeres y qué consecuencias tiene.**

Este objetivo se construye bajo la hipótesis de que las mujeres, además de ser diversas, no son seres pasivos y forman parte del cambio social. Introducirse en la práctica ciclista y el mundo de la bicicleta puede significar mayor accesibilidad a la ciudad o a entornos laborales específicos. Además, el propio hecho de transgredir un mundo masculinizado puede suponer un reto a los roles de género hegemónicos. Por otro lado, la aparición de más referentes significa más masa para el motor del cambio.

¿Cómo se ejercen las resistencias en una ciudad patriarcal que también oprime a la bicicleta? ¿Quiénes ejercen estas resistencias? ¿Cómo impacta en la vida de las mujeres el ir en bicicleta? ¿Cómo se retan las concepciones de lo femenino o lo masculino a través de la práctica ciclista?

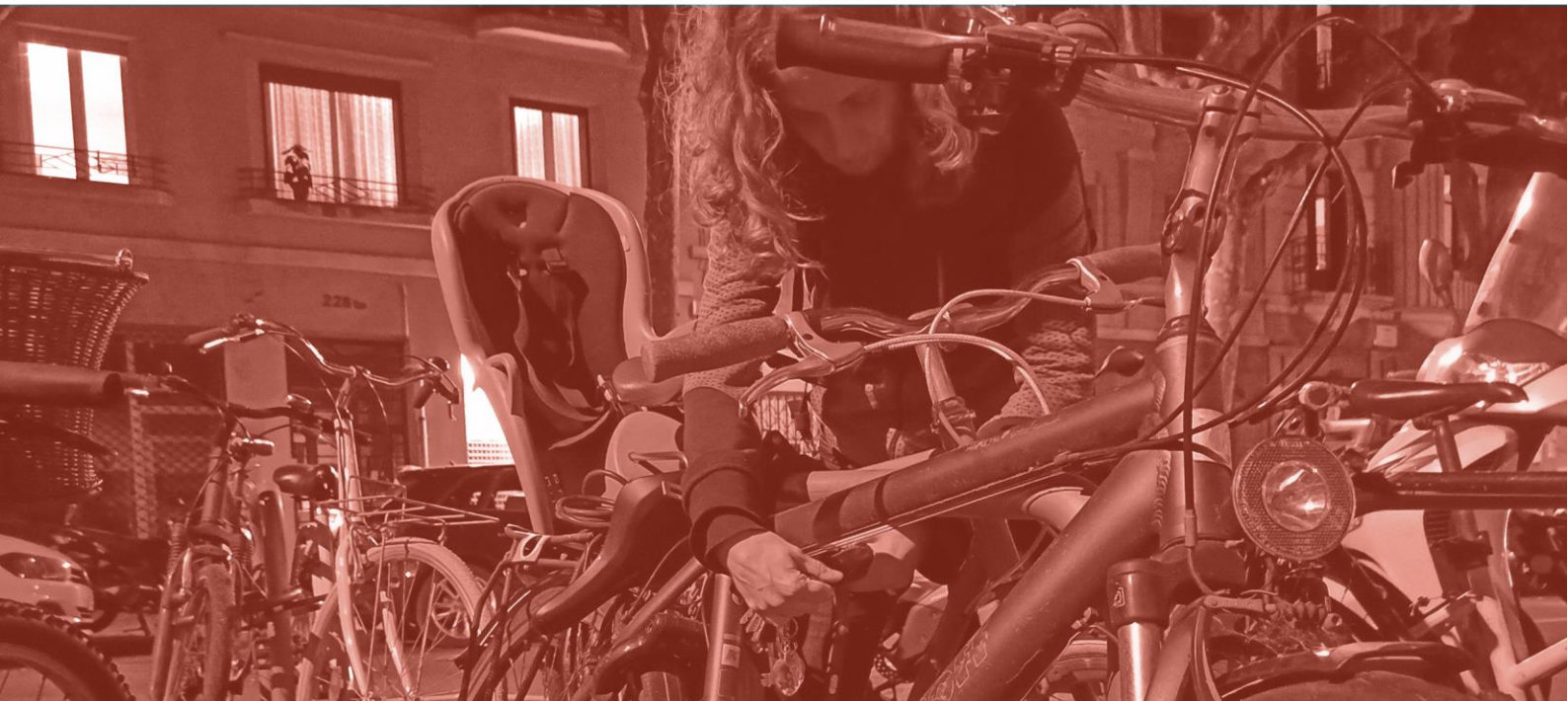
1.2 Estructura de la tesis

Para desarrollar los objetivos presentados, la tesis se ha estructurado en cinco capítulos:

- En el primer capítulo se explica la motivación y la importancia de esta investigación, así como los objetivos y las preguntas que la han guiado.
- En el segundo capítulo se presentan las influencias teóricas de la investigación. Esta tesis bebe de dos fuentes de la geografía: por un lado, los estudios de género y, por otro lado, los estudios de movilidad. En este capítulo se pretende introducir los principales aportes teóricos de ambas ramas para finalmente confluir en los estudios de género y movilidad. Por último, y de manera más concreta, se establecen las recientes líneas de investigación sobre género y bicicleta.
- El tercer capítulo desarrolla la apuesta metodológica de la investigación. En primer lugar, señala las fuentes cuantitativas consultadas. Después profundiza en la metodología cualitativa, pilar fundamental de la producción de los datos en esta tesis y pilar fundamental de los estudios de género. Por un lado, detalla el proceso de la observación participante. Después, describe los perfiles de las entrevistas semi-estructuradas, cómo se llevaron a cabo y concluye con un ejercicio de posicionalidad y reflexividad en la investigación. En el último apartado se acota el área territorial del estudio.
- En el cuarto capítulo se detallan los resultados obtenidos tras el análisis. El primer bloque de resultados se centra en examinar los diferentes espacios que envuelven las prácticas ciclísticas: los colectivos pro-bici y otros entornos de trabajo vinculados a la bicicleta. Un segundo bloque habla de la relación con el espacio urbano a través de la bicicleta. Por último, se centra en las resistencias, el empoderamiento y los referentes, retomando problemáticas del primer y segundo bloque pero desde una nueva perspectiva de cambio.
- Finalmente, el quinto capítulo pone broche a la tesis ofreciendo las conclusiones y diversas reflexiones que se originan tras los resultados relacionándolas con los objetivos planteados en un inicio. Además, se sugieren diversas líneas futuras que se abren con esta investigación.

Capítulo 2

Marco teórico



Capítulo 2: Marco teórico

En este capítulo se sintetizan los principales aportes teóricos de los que bebe esta investigación; una investigación que trata de conjugar dos líneas fundamentales en la geografía: el género y la movilidad. Este entramado aplicado a la investigación pretende, en última instancia, ampliar la teoría feminista aplicada al uso urbano de la bicicleta. Para ello, se abordará teóricamente desde tres bloques que representan este enlace (género, movilidad y género/movilidad) para concluir, finalmente, en los estudios existentes sobre género y bicicleta.

2.1 Cuestiones de género

Vivimos en una sociedad atravesada por profundas desigualdades de género. Gerda Lerner, en su libro *La Creación del Patriarcado*, define el género como el conjunto de papeles sociales que se le atribuyen a los sexos (Lerner, 1990). El término género, afirma Maria Dolors García Ramon, hace mención a “las diferencias originadas social y culturalmente entre lo femenino y lo masculino y el término sexo, en cambio, se refiere a las diferencias biológicas entre hombre y mujer” (García Ramon, 1989, p. 29). Los diferentes roles de género los aprehendemos desde la infancia mediante un fenómeno que conocemos como socialización de género. A través de la socialización, interiorizamos expectativas y normas culturales que se corresponden con los roles de género diferenciados. En este fenómeno tienen especial relevancia la influencia de los agentes de socialización como son la familia, la escuela o los medios de comunicación (Giddens, 1991; Mosteiro, 2010).

Los roles de género, al ser una diferenciación social y cultural, pueden evolucionar y cambiar en el tiempo, así como entre distintas sociedades o incluso dentro de una misma

sociedad (Prats, 2006). El contexto geográfico, social y cultural, por tanto, es básico a la hora de entender las diferentes prácticas. De esta manera, cabe señalar aquí que en las últimas décadas se ha alzado una crítica hacia el modelo dicotómico de hombre/mujer a la hora de estudiar las diferencias de género. Y sobre todo, a la vinculación de los géneros a un sexo concreto: es decir, que ser mujer esté ligado con nacer con genitales femeninos, o que ser hombre esté ligado con nacer con genitales masculinos (Butler, 2007). En la actualidad, las disidencias de género cobran fuerza y nos encontramos en un cambio de paradigma que supone la aparición de nuevos retos epistemológicos, provocados en su mayoría por la ruptura de las dicotomías.

Aunque tenemos en cuenta que las mujeres no existen como una categoría homogénea y que existen múltiples experiencias, realidades y vivencias dentro del propio concepto (Monk y García Ramon, 1987), las experiencias de esta investigación se basan en mujeres cisgénero (es decir, cuyas identidades de género se corresponde con el sexo asignado al nacer). Aunque es una aclaración que se incluirá posteriormente y que corresponde con la explicación metodológica, existe una raíz teórica de la decisión en tanto que consideramos que a día de hoy, existe de manera hegemónica (y aun presente) una socialización de género binaria que se corresponde con la manera en la que hemos reproducido los roles de género, y que el estudio desde este posicionamiento nos puede servir para profundizar posteriormente en las disidencias. Por tanto, es necesario también aclarar que cuando hablamos de hombres, estamos hablando de hombres cisgénero (aunque entendemos que la realidad de ser hombre sea mucho más amplia).

A pesar de que esta realidad conceptual también va cambiando poco a poco, las referencias teóricas han utilizado históricamente esta manera dicotómica para explicar las diferencias de género que forman parte de un sistema desigual. Con un sistema desigual, nos referimos, a que las diferencias de los roles de género no son ni inocuas ni neutrales. Estas diferencias forman parte de la estratificación social, posicionando a los hombres en una situación de poder. Retomando las aportaciones de Gerda Lerner (1990) vivimos en un sistema sexo-género (concepto introducido por la antropóloga Gayle Rubin). Es decir, vivimos en un sistema institucionalizado que concede privilegios según el género: el patriarcado. Este sistema ha posicionado históricamente a las mujeres en la subordinación. La subordinación implica una situación de desigualdad sin concebir que esta jerarquía se produzca por una intención explícita del dominador.

El patriarcado es un sistema universal que “estructura la parte masculina de la sociedad como un grupo superior al que forma la parte femenina, y dota al primero de autoridad sobre el segundo. Las sociedades industriales avanzadas presentan numerosas formas de estructurar y reforzar la superioridad y el control de los hombres sobre las mujeres; por ejemplo, a través del ordenamiento jurídico, de los impuestos, del sistema de seguridad social y del comportamiento cotidiano” (McDowell, 2000, pp. 32–33). Es decir, en esta dominación masculina (Bourdieu, 2000) contribuyen los “agentes singulares (entre los que están los hombres, con unas armas como la violencia física y la violencia simbólica) y las instituciones: Familia, Iglesia, Escuela, Estado” (Bourdieu, 2000, p. 50).

La reproducción de dicha dominación y subordinación se incorpora a través del habitus (concepto del mismo Bourdieu), esto es: de “las disposiciones aprendidas arreflexivamente en la socialización y ajustadas a las instituciones que determinan los comportamientos de los sujetos en un alto grado” (Acosta, 2013, p. 97). Este habitus, que aprehendemos durante la socialización, incorpora los roles de género a través de los valores y pensamientos que guían nuestras prácticas sociales concretas. Al funcionar de manera sistémica y constante provoca que incluso quienes ejercen el poder o la violencia puedan no darse cuenta de que lo hacen (Acosta, 2013). “La fuerza del orden masculino se descubre en el hecho de que prescinde de cualquier justificación: la visión androcéntrica se impone como neutra y no siente la necesidad de enunciarse en unos discursos capaces de legitimarla. El orden social funciona como una inmensa máquina simbólica que tiende a ratificar la dominación masculina en la que se apoya” (Bourdieu, 2000, p. 22). Esta dominación, que históricamente ha sido incorporada e incluso aceptada a cambio de una protección enmascarada, se ha convertido en una dominación paternalista (Lerner, 1990). Pero este orden no es inquebrantable. Existen mecanismos y maneras de tomar agencia en estas decisiones, y existen resistencias a las dinámicas sistémicas enraizadas institucional y socialmente. Al indagar en las reflexiones y el pensamiento normativizado y sostenido por la estructura social, podemos profundizar en la raíz y en los mecanismos de reproducción de estas desigualdades, así como generar mecanismos de resistencia.

2.1.1 La geografía y su preocupación por el género

El género atraviesa nuestra manera de entender y vivir el mundo, y por tanto, nuestra manera de experimentar el territorio. Por eso es fundamental para la geografía: el género

se desarrolla en periodos históricos y en contextos particulares, siendo de fundamental importancia el uso del suelo, así como el diseño físico de los lugares (Law, 1999). La geografía de género aparece para “analizar e interpretar el papel del género en la configuración de estructuras y comportamientos espaciales y las relaciones humanas con el lugar” (Monk y García Ramon, 1987, p. 149). En palabras más amplias, la geografía de género o geografía feminista “examina las formas en que los procesos socioeconómicos, políticos y ambientales crean, reproducen y transforman no sólo los lugares donde vivimos sino también las relaciones sociales entre los hombres y las mujeres que allí viven y, también, a su vez estudia cómo las relaciones de género tienen un impacto en dichos procesos y en sus manifestaciones en el espacio y en el entorno” (Little, Peake y Richardson, 1988, p. 2).

Cuando hablamos de geografía feminista, hablamos de una geografía que incorpora elementos de la teoría feminista a su análisis. La inclusión de la perspectiva de género en la geografía aparece en la década de los 70. Durante esa década se puede considerar que estuvo en un momento incipiente y es en los 80 cuando comienza a consolidarse (García Ramon, 1989). Para su consolidación fue clave la creación del grupo de trabajo sobre mujeres en el Instituto Británico de Geografía, tras la cual se multiplicaron investigaciones y publicaciones sobre esta temática (McDowell, 2000; Santos, 2016). El interés por los estudios de género en la segunda mitad del siglo XX se gesta en una etapa muy activa del feminismo. Fruto del trabajo de las activistas se había conseguido que la desigualdad de género ocupara las agendas políticas internacionales. No por casualidad a menudo se señala el Decenio de las Mujeres (1975-85) como muestra de la preocupación internacional.

Obviamente no todos los países gozaron de esta suerte de vanguardia feminista del ámbito angloamericano; la situación política de España implicó cierto retraso en esta incorporación a la academia (Prats, 2006). La geografía de género en el ámbito estatal se gestó principalmente en Madrid y Barcelona y las líneas de investigación eran lideradas por profesoras concretas en centros concretos (Santos, 2016). No podemos olvidar que en España, hasta el 8 de marzo de 1910, no fue un derecho reconocido para las mujeres matricularse en la Universidad. Y aunque fue un paso decisivo, la consecución del derecho legal necesitaba también de la incorporación de un cambio del imaginario social que fue lento: en 1945 solo se había alcanzado el 13% en las cuotas de estudiantes (Giménez-Salinas y Nomen, 2012).

Con este caldo de cultivo, no tardaría en llegar la respuesta desde la academia por parte de las geógrafas feministas a esa geografía hegemónica que durante mucho tiempo consideró a su objeto de estudio neutro, asexuado y homogéneo (Prats, 2006). De esta manera, la autocrítica dentro de la propia disciplina geográfica (mayormente por parte de las feministas) se ha encargado de poner el dedo sobre las investigaciones que históricamente se han llevado a cabo de manera sesgada, contemplando exclusivamente la experiencia del hombre blanco heterosexual de clase media en las investigaciones (Rose, 1993). Tampoco la planificación urbana se ha quedado exenta de esta visión hegemónica de lo masculino. De hecho, “se podría interpretar que la aparición del enfoque feminista en geografía (...) es la expresión académica del movimiento feminista” (García Ramon, 1989, p. 28), corroborando la idea de que “todo conocimiento es construido socialmente y refleja los valores y los objetivos de los científicos que producen y los contextos en los que trabajan” (Monk y García Ramon, 1987, p. 148). Esta crítica que comienza a gestarse en los 70, se vio reforzada con la ebullición de las nuevas geografías culturales de los 80 (el llamado giro cultural de la geografía), que ofrecía la posibilidad de un acercamiento a la realidad teniendo en cuenta la diversidad de las experiencias en el espacio según género, sexo, clase social, cultura, edad o las habilidades física y emocionales (Ortiz y García Ramon, 2016).

A partir de los años 80, el enfoque de género en geografía ha vivido una evolución de paradigmas muy diversos. En un momento más incipiente de la geografía de género, la orientación de los estudios académicos se agrupaba en la línea de lo que conocemos como “geografía de las mujeres” (Prats, 2006, p. 494). Era una geografía de carácter neopositivista, descriptivo y empírico centrada en estudiar las actividades y la vida de las mujeres, así como su repercusión en el espacio (García Ramon, 1989).

Posteriormente, esta línea más empírica no era suficiente y aumentó la necesidad y el interés por la existencia de una teoría que no solo constatará las desigualdades de género en el espacio, sino que estudiara las causas de esas desigualdades. Con este avance, también apareció la necesidad de dejar de centrar el foco en los roles de género para pasar a centrarse en las relaciones de género. Este enfoque lo conocemos como “geografía y género (o del género)” (Prats, 2006, p. 494). Poner el centro del análisis en las relaciones de género como análisis de las relaciones sociales supone pasar del estudio de roles, al estudio “de las concepciones sociales de lo masculino y lo femenino”. Conforme cambian

las relaciones de género, también cambia la manera de crear, reproducir y cambiar el entorno (García Ramon, 1989).

En una etapa más reciente de la geografía feminista (o desde una perspectiva postmoderna: de “las geografías feministas”, Prats, 2006), una de las novedades más relevantes ha sido el cambio y las nuevas apariciones en la temática de las investigaciones. Emerge la corporeidad como nueva escala y eje de estudio, así como las geografías de las emociones. Como consecuencia de la introducción de nuevos temas, también nuevos enfoques metodológicos van encontrando formas más apropiadas de acercarse al objeto de estudio. Pero no hay duda: se mantiene la esencia del compromiso académico orientado al cambio social hacia un modelo más igualitario y en última instancia también se mantiene la crítica hacia el paradigma positivista (Prats, 2006) entendiendo que la geografía feminista supone “un compromiso para mejorar la comprensión del mundo tal como lo ven las mujeres, para revelar como las mujeres interpretan sus propias vidas” (Monk en Monk y García Ramon, 1987, p. 149).

Cabe añadir que, además de estudiar y visibilizar las experiencias cotidianas, la geografía feminista ha apostado también por la inclusión de género desde el ámbito de la planificación. Es necesario reivindicar el compromiso político para cambiar dichas condiciones de desigualdad sobre las que se habla en esta etapa introductoria. Esta cuestión ha sido una asignatura pendiente de la Administración; históricamente la planificación urbana (así como su enseñanza) y su aplicación práctica ha sido concebida mayormente por hombres (Col·lectiu Punt 6, 2019). Esta masculinización se ha traducido y proyectado en una visión del espacio muy homogénea, que se ha basado en las preocupaciones y los intereses masculinos. La consecuencia ha sido que se han obviado necesidades específicas de otros colectivos sobre el territorio (Ortiz, 2007; Prats, 2006).

A pesar de que, como hemos visto, desde los primeros estudios de geografía de género existe una crítica a la visión hegemónica masculina de la experiencia humana tanto en lo técnico como en lo epistemológico y cuarenta años después esta concepción no se ha conseguido romper por completo, por lo que sigue siendo igualmente necesario trabajar y visibilizar el género como fuente y producto de la desigualdad. Es por esto por lo que este trabajo de investigación está enmarcado dentro de la geografía feminista, que a pesar de su ya consolidado recorrido visibilizado a través de los más de treinta años de tesis defendidas desde una perspectiva geográfica y de género en universidades españolas

(Ortiz y Baylina, 2021), necesita seguir abriendo camino y visibilizando realidades y desigualdades que no siempre las investigaciones (ni la práctica política) han tenido o tienen en cuenta.

Esta tesis también está ligada a los estudios urbanos, que han sido ampliamente desarrollados a través de la geografía feminista. Ortiz (2007) señala la importancia en el avance teórico a partir de los 80 de la mano de Linda McDowell, por la ruptura de las dicotomías público/privado, ciudad/casa y política/vida privada, así como de Gerda Wekerle por posicionar la ciudad como una fuente de mayor accesibilidad, de más oportunidades y por tanto de mayor liberación con respecto a las áreas suburbanas. Las investigaciones posteriores, entre finales de los 90 y principios de los 2000, incluyeron (entre otras temáticas) las diferencias en la percepción del miedo y la violencia en los espacios públicos, incluyendo la edad, la etnia, la sexualidad o las habilidades físicas (Ortiz, 2007).

Salvando las distancias con el nivel de producción académica anglosajón, a nivel estatal, los estudios de género centrados en el medio urbano también son cuantiosos con respecto a otras temáticas (Ortiz y García Ramon, 2016; Santos, 2016). Una pequeña muestra de ello se recoge en *Espacios públicos, género y diversidad: Geografías para unas ciudades inclusivas* (García Ramon, Ortiz, y Prats, 2014), que recoge una parte importante de los trabajos y los avances que se han hecho en España en los últimos años. A partir de la metodología cualitativa, diferentes autoras reivindican la necesidad de repensar los espacios públicos para conseguir la vinculación social y simbólicamente igualitaria por parte de las mujeres.

2.1.2 El espacio urbano generizado

Si hablamos del espacio urbano, es necesario recalcar la histórica codificación del espacio público como masculino, en el cual la mujer, hace todavía un siglo, era considerada casi un adorno (Domosh y Seager, 2001; Moreno, 2018). Pero “el uso y el significado que se da al espacio público está condicionado por la experiencia en el espacio privado” (Rodó-de-Zárate, 2018, p. 53). Es por esto que la dicotomía público/privado vinculada a lo masculino/femenino, ha sido criticada desde la teoría feminista (Provansal, 2018; Rodó-de-Zárate, 2018).

En sus diversas acepciones, podemos concebir el espacio público como “el espacio exterior de superficies construidas y edificaciones de uso diverso (...) y por definición, de acceso libre” (Provansal, 2018, p. 19), pero también se considera un espacio que en su esencia invita a la pluralidad y a potenciar y enriquecer lo colectivo a través del intercambio y la mezcla de relaciones sociales. Tiene, por tanto, un alto potencial de integración (Borja y Muxí, 2003; García Ramon, Ortiz, y Prats, 2014b). También es un espacio de poder político y económico. En tanto que el espacio público se convierte en un espacio de estos poderes, lo productivo le gana terreno a la vida colectiva y de ocio, y esta última se ve limitada a lugares y tiempos concretos. Como consecuencia se producen continuas tensiones dentro de una sociedad que opone resistencia a través de la acción colectiva para no ceder ante estas continuas presiones del capital, siendo las personas las que tienen la capacidad de reinventar los espacios y luchar para evitar la exclusión (Borja, 2014; M. Delgado, 1999). En teoría, esta zona de encuentro de la comunidad sería “el lugar de lo político en democracia, en el sentido del ágora” (Provansal, 2018, p. 19). El problema es que en tanto que el capitalismo gana espacios, el espacio público se deviene en una forma de espacio excluyente (Harvey, 2014; Secchi, 2015). Sin embargo, “sin accesibilidad, un lugar no puede ser público” (Madanipour, 2010, p. 8). Es necesario reivindicar un espacio público accesible incondicionalmente para todo el mundo, independientemente de sus características sociodemográficas. Garantizar la accesibilidad igualitaria es reforzar la condición de esencia pública del propio espacio (García Ramon et al., 2014).

La incorporación del género se considera una variable fundamental en la construcción social del espacio urbano (Prats, 2006). Fruto de estos estudios hemos podido reinterpretar la manera en la que reflexionamos sobre la ciudad. El espacio urbano no es solo un espacio físico, sino un espacio social en el que se articulan las relaciones humanas, económicas o culturales. Las personas “viven y experimentan la ciudad dependiendo de sus distintos intereses, necesidades y deseos (...). Desde la geografía feminista se ha estudiado cómo estas variables influyen en la construcción de las percepciones individuales y las experiencias de los espacios cotidianos” (Ortiz y García Ramon, 2016, p. 102). El espacio está socialmente construido, es reflejo de nuestra cultura, nuestras necesidades y nuestros intereses, y esto no es neutral: está generizado, es decir, presenta diferencias de género (Bondi, 1992; García Ramon et al., 2014; Massey, 1994). El espacio también es “una construcción cultural y cognitiva, que es la que nos permite abordar las

relaciones de género en su dimensión material, social, política y simbólica” (Provansal, 2018, p. 16).

“Si bien la mayoría de la gente a través de sus experiencias sensibles concibe el espacio como un continente exterior a sus cuerpos, y lo percibe como mero decorado en donde se desarrolla y se mueve su corporalidad, no se trata de un objeto dado e inmutable, sino de una construcción cultural y cognitiva, que es la que nos permite abordar las relaciones de género en su dimensión material, social, política y simbólica” (Provansal, 2018, p. 16).

Se relaciona con la manera en la configuramos y experimentamos nuestra cotidianeidad; vivencias y percepciones que son diferentes según el género. En los espacios urbanos, por tanto, se producen relaciones de poder, en parte vinculadas al género, pero no exclusivamente: también de edad, etnia, clase, sexualidad o de las capacidades funcionales (Egizabal, 2018; García Ramon et al., 2014; Rodó-de-Zárate y Baylina, 2014; Ruddick, 1996).

Estas relaciones de poder en un sistema patriarcal cuyo impacto recae en que el uso del espacio de las personas no sea producto de una elección puramente libre e individual (Koskela, 1999), tiene como consecuencia que vivamos en ciudades sexuadas y sexistas (García Ramon, Ortiz, y Prats, 2014b, p. 29).

Es por esto que decimos que el espacio produce y se produce a sí mismo (Lefebvre, 2020). Podemos entender la producción del espacio desde el ámbito político y económico como resultado de las dinámicas capitalistas (Harvey, 2014) pero también desde otros niveles: las prácticas sociales a escala micro de la vida cotidiana (incluidas las relaciones de género) en las cuales existen, tal y como se ha dicho, relaciones de poder. Esta conjunción de relaciones también incluye un aspecto no tan consolidado en la geografía como son los sentimientos y las emociones y la relación con la producción del espacio (Koskela, 1999).

La generización del espacio no es totalmente inmutable y las resistencias van ganando pequeñas batallas cotidianas. Sin embargo, al ser un recurso limitado y en constante fricción, quienes suelen salir peor parados son los grupos sociales más vulnerables tales como las personas mayores, niños, mujeres, identidades disidentes de género, personas

racializadas o con capacidades funcionales diversas (Madanipour, 2010). En el siguiente apartado se profundizará en las repercusiones materiales de la generización del espacio.

2.1.3 Exclusiones espaciales y derecho a la ciudad

Estas relaciones de poder y la generización de los espacios cotidianos se traducen en exclusiones espaciales en la vida de las mujeres. Las exclusiones no han de ser necesariamente explícitas. Son los propios sujetos quienes van incorporando y reproduciendo estas actitudes, en muchas ocasiones a través de decisiones que podrían entenderse como libres, intentando salvaguardar por ejemplo su seguridad o la incomodidad de estar en determinados espacios. Estas dinámicas no son neutrales ni inocentes: son dinámicas de poder estructurales que articulan la vida en la ciudad y el uso de los espacios (Koskela, 1999; Rose, 1993; Ruddick, 1996).

“Cuando una mujer, a menudo de manera voluntaria, toma la ruta más larga alrededor de un parque, cambia a la otra acera o se queda en casa por la noche, es una cuestión de poder en el espacio (o la falta del mismo)” (Koskela, 1997, p. 315).

Al hablar de las exclusiones (y autoexclusiones) espaciales en la vida de las mujeres no podemos obviar que esto atenta directamente contra el derecho a la ciudad (Lefebvre, 1969). Es decir, si las mujeres son excluidas en el territorio (mayormente por acoso o miedo a la violencia masculina) significa que en este territorio, los hombres disfrutan de más derechos que las mujeres (Koskela, 1997). El derecho a la ciudad que afecta de manera específica (siguiendo la lógica del apartado anterior) a las mujeres, en tanto que las relaciones de poder patriarcales atentan directamente contra la manera de vivir la ciudad de este grupo social (Fenster, 2005). En este sentido, gracias a la lucha y las aportaciones del feminismo, desde la agenda política internacional se han roto diferentes lanzas a favor del *derecho a la ciudad de las mujeres* (ejemplo de ello la Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad en 1995 como hito entre otros posteriores). Estas acciones han tenido como objetivo “el resguardo del libre uso y disfrute de la ciudad, la protección de la vida de las mujeres en contextos urbanos, así como de la participación en la toma de decisiones desde el ámbito de la planificación urbana, rompiendo el monopolio masculino del diseño de las ciudades” (Navas, 2018, p. 28).

Apunta Rodó-de-Zárate (2018) que cuando hablamos del *derecho a la ciudad* se suelen obviar algunos aspectos. Entre ellos: el derecho al espacio privado dentro de las ciudades (por la implicación de cómo se viven las mismas según la experiencia en lo privado), el derecho al propio cuerpo, y por último el derecho a estar bien en los espacios urbanos y en la movilidad entre ellos. “A menudo se identifica el acceso a los espacios en base a la presencia o ausencia de determinados colectivos, pero sin una aproximación emocional a la desigualdad, muchas injusticias y limitaciones al Derecho a la Ciudad quedan invisibilizadas” (Rodó-de-Zárate, 2018, p. 48).

Estamos de acuerdo en que el derecho a la ciudad pasa por usar el espacio urbano de manera plena y participar de las decisiones. Sin embargo, la crítica de las geógrafas feministas es que no tiene en cuenta las especificidades individuales y colectivas así como tampoco tiene en cuenta la existencia de relaciones patriarcales de poder (Fenster, 2005; P. Pérez, 2013; Rodó-de-Zárate, 2018). Desde esta perspectiva se propone (Rodó-de-Zárate, 2018):

- La incorporación de los espacios privados en el análisis como parte de los obstáculos para la accesibilidad al espacio público.
- Entender el derecho al propio cuerpo como lugar y como el derecho mismo a la ciudad.
- Incluir las emociones y el derecho a estar bien como parte de la desigualdad en el derecho de la ciudad.

2.1.4 El cuerpo como lugar

En tanto que reivindicamos aquí la necesidad de hablar del derecho al cuerpo como lugar y del derecho de este mismo a experimentar la ciudad de manera igualitaria (Rodó-de-Zárate, 2018), es necesario hablar de la importancia de entenderlo como escala de análisis también desde los estudios de geografía. A partir de los años 90 el cuerpo ha consolidado su presencia en diferentes disciplinas de las ciencias sociales (McDowell, 2000; Ortiz, 2014). Gracias a la geografía de género, social y cultural, el cuerpo toma relevancia como lugar. El cuerpo se constituye como un “espacio social”, una creación sociocultural, atravesado por el poder; un poder que, si bien opera a diferentes escalas, encuentra en el cuerpo el nivel más elemental (McDowell, 2000; Rodó-de-Zárate, 2018; Valentine, 1992). El cuerpo mantiene una relación dialéctica con la ciudad: se crean y se recrean (Grosz, 1992). Esta inclusión del cuerpo en los estudios geográficos es un importante

paso para la geografía de género en tanto que planta cara al orden epistemológico tradicional dominado por la visión hegemónica positivista proyectada desde los intereses de los hombres (Ortiz, 2014).

Si utilizamos diferentes escalas para estudiar las relaciones entre el género y el espacio, el cuerpo sería la primera escala observable. Como herencia hegemónica de un sistema binario, en los cuerpos observamos diferencias anatómicas y fisiológicas vinculadas a los diferentes sexos, cuyas interpretaciones culturales repercuten en escalas más amplias en relación al uso del espacio, y que en última instancia se materializan en, tal y como hemos explicado, desigualdades de derechos y usos del espacio (Provansal, 2018). Si bien, en la actualidad existe una batalla abierta por parte de determinados feminismos para romper con estas imposiciones binarias.

La aparición del cuerpo como una variable de análisis y como la configuración de un lugar, se concibe a partir de entender que el cuerpo tiene unos límites que se relacionan con el entorno ocupando un espacio (con diferentes formas y tamaños). En este sentido, los cuerpos son lo que son (y son interpretados) en un momento y en un lugar concreto, y su percepción varía según esta situación (McDowell, 2000; Ortiz, 2014; Rodó-de-Zárate, 2018). Los cuerpos, ya sea por cuestiones fisionómicas o performáticas, también tienen un impacto en la construcción de identidades en tanto que se interpretan por el otro en el espacio (Ortiz, 2014).

En estos espacios generizados, previamente descritos, no es de extrañar que los cuerpos de las mujeres sean moldeados, regulados y reprimidos según las estructuras patriarcales. Esto es el producto de un control sobre los mismos de manera implícita a través de las normas aprehendidas, y condiciona tanto la manera de producir y usar el espacio como, en última instancia, la participación en la ciudad (tanto de las mujeres como de otros grupos). De esta manera se reproducen normas de género manteniendo las desigualdades sociales (Acosta, 2013; Rodó-de-Zárate, 2018). En los cuerpos se refleja y se observa la dominación. Aquellas que no siguen estas normas son castigadas por la comunidad. No hablamos necesariamente de castigos legales, si no de la propia presión que supone ser el centro cuando se rompe con las normas sociales. A mediados del siglo XIX, la aparición de los centros comerciales y bulevares en ciudades como París o Londres supuso que las mujeres burguesas se incorporaran al fenómeno de las compras y al pasear en el espacio público. Esta ruptura y la aparición de nuevos espacios frecuentados por mujeres

(previamente de dominio masculino) provocaron que en múltiples ocasiones las mujeres fueran tratadas como prostitutas por hombres que asumían que, además, las mujeres pueden ser agredidas e interpeladas por el hecho de ser prostitutas (Moreno, 2018). Se demarcan así los espacios que son concebidos para las mujeres y los que no; es decir, se espera que los cuerpos se comporten de manera, atendiendo a los roles de género que conforman el espacio público (Bondi, 2005). El cuerpo de la mujer es un territorio y hay quienes se creen con el derecho de apropiarse de él (Falú, 2009). Esta situación, además, también afecta directamente al derecho a la ciudad (Rodó-de-Zárate, 2018).

El espacio público (adulto, masculino, heterosexual) sexualiza, además, a los cuerpos femeninos sometiéndolos a una mirada masculina constante (más o menos explícita) y ejerciendo de esta manera una relación de dominación (Rodó-de-Zárate, 2018). Uno de los efectos que tiene el control social sobre los cuerpos de las mujeres es el tipo de ropa que visten. Las mujeres son muy conscientes del tipo de ropa que visten, no solo por la presión estética, si no por un intento de diluirse entre la masa (esto atendería al concepto foucaultiano del biopoder. Aunque también sea una de las maneras de retar a las normas establecidas, decidiendo vestir como quiera que sea a sabiendas de las respuestas que pueden generar (Koskela, 1997).

El mundo social se inscribe en los cuerpos a través de lo que Bourdieu (1991) ha conceptualizado como “hexis”. Un concepto que, si bien originalmente el teórico lo concibió para hablar de la clase social, autoras como McDowell (2000) han reinterpretado para ofrecer una perspectiva de género. La hexis trata de la manera en la que nos movemos, de nuestros gestos y de cómo nos relacionamos con el resto. Utilizamos el cuerpo de manera expansiva o reprimida y reivindicamos y ocupamos (o no) el espacio con nuestros gestos y con nuestra manera de hacer. Y esto tiene que ver con cómo de autorizados nos sentimos para hacerlo. Según el teórico, es difícil ponerle consciencia y eliminar estos comportamientos normativizados, y es por eso la imposición de un tipo ideal hegemónico de feminidad se ve reflejado en los cuerpos (Bourdieu, 1991, 2000).

Iris Marion Young (2005) ha observado, basándose en la fenomenología de Merleau Ponty, el movimiento corporal de las mujeres. Aunque niega la existencia de una esencia femenina o del femenino universal, desde el estudio de la sociedad norteamericana de finales de los 70 trata de analizar la “existencia corporal de las mujeres (...) con el objetivo de averiguar qué podemos entender por existencia vivida en femenino” (Acosta,

2013). Así pues, como Bourdieu, Young entiende que la manera concreta de las mujeres de vivir su cuerpo y moverse parte de diferentes condicionamientos sociales, y sobre todo, es diferente de la de los hombres (utilizando ideales dicotómicos). Esta diferencia supone que las mujeres vivan coartadas de libertad de acción, y concluye que las mujeres conciben el movimiento por el espacio de manera más limitada, sintiendo incluso en ocasiones que deberían pedir permiso para ocuparlo.

El estudio de Young (2005) se centra en los movimientos de niños y niñas en el juego: mientras que unos involucran todo el cuerpo y la energía, las niñas limitan el uso de su fuerza y son más inmóviles. Un estudio más reciente en Barcelona (Saldaña, Amat, Goula, y Cardona, 2018) mantiene la observación de claras diferencias en el comportamiento niños y niñas de entre 8 y 9 años en el patio del colegio. En este caso, los niños dominan los espacios centrales copándolos con juegos motrices mientras que los espacios residuales suelen ser ocupados por las niñas con modalidades de juego más tranquilas. No es raro que las niñas sufran situaciones discriminatorias e incluso agresiones físicas y verbales por parte de los niños. Este tipo de estudios ponen en evidencia la necesidad de poner el centro las consecuencias de la socialización de género desigual. El problema de esta diferenciación tan temprana es que termina con una autopercepción de mayor debilidad y menos destrezas físicas por parte de las mujeres. “El cuerpo situado de las mujeres, les impide moverse con libertad, con lo que la falta de seguridad y confianza en las potencialidades de su propio cuerpo es el rasgo dominante” (Acosta, 2013, p. 102).

“Los niños pequeños son socializados para convertirse en los hombres que han de continuar salvaguardando la supremacía masculina. Las niñas pequeñas son socializadas para convertirse en las mujeres que los apoyarán. Los niños son educados en nuestra sociedad para ser espacialmente dominantes. Los animamos a que sean aventureros, a que descubran y exploren su entorno. Aprenden cómo reclamar más espacio que las niñas a través de su postura corporal y del asertividad verbal, etc. Las niñas son educadas para esperar y aceptar limitaciones espaciales. Desde la infancia su franja espacial está restringida a los ‘protegidos’ y homogéneos alrededores de la casa y el vecindario cercano. Son educadas para ocupar, pero no para controlar el espacio” (Saldaña et al., 2018, p. 156).

Esta situación no es irreversible. Los cuerpos son una categoría política; no son únicamente objetos pasivos producto de las influencias culturales que les rodean. Los

cuerpos, las mujeres, también son y también tienen, la capacidad de resistir y producir espacios a través de la resignificación y la reapropiación. Son una categoría política, sí, y son el territorio de la resistencia (Falú, 2009; Koskela, 1997).

2.1.5 El miedo a la violencia en el espacio público

En estas maneras diferentes de experimentar la ciudad, hay un rasgo característico y diferencial de experiencias de género que es el miedo a la violencia en el espacio público.

De manera intrínseca a las dinámicas de la ciudad, en tanto que nos encontramos continuamente con lo desconocido, encontramos el miedo a la otredad. El miedo, en ocasiones desproporcionado con respecto a la delincuencia real, genera una desconfianza que resulta en conflictos y aumento de las situaciones de desigualdad. Curiosamente, la presencia de otra gente, que en ocasiones nos nutre de seguridad, también es la causa principal de los miedos urbanos (Oliver-Frauca, 2006).

Esta desigualdad se materializa en diferentes estilos de vida, movilidad y comportamiento en el espacio público, y mantiene una visible diferencia de género. El miedo específico de las mujeres a la violencia (y sus consecuencias espaciales) han sido uno de los elementos centrales con respecto al espacio público desde una perspectiva de género. Son las mujeres las que ven más afectadas sus prácticas cotidianas en la ciudad de manera específica siendo condicionadas por el miedo (Egizabal Suárez, 2018; Koskela, 1997, 1999; Oliver-Frauca, 2006; Pain, 1991; Ruddick, 1996; Valentine, 1989, 1992).

El miedo de las mujeres no es a-espacial (Koskela, 1999; Valentine, 1989, 1992). Es la propia violencia vivida en el espacio público o incluso el miedo inducido lo que puede alterar las experiencias espaciales de las mujeres y la elección de los espacios que transitan (Provansal, 2018). Se conoce como espacios de temor a los espacios que evitamos por el miedo que nos provocan (Egizabal, 2018). Según Koskela (1999), el miedo aumenta después de experiencias de inseguridad que, además, pueden ser localizadas y revividas en sitios concretos; experiencias que pueden no haber sido ataques reales sino estar basadas en situaciones previas de mucho miedo. La experiencia en la ciudad de las mujeres con más miedo está marcada por un constante estado de alerta. Un continuo radar que genera estrategias de desplazamiento en las que los movimientos del resto de personas alrededor (o la ausencia) con una alta sensibilidad a cualquier signo de peligro (Koskela, 1999).

Pero todo este relato no significa que ellas sean las únicas o las que más violencia reciben en el espacio público. Paradójicamente, la amenaza de las mujeres suele estar más presente en el entorno doméstico que en la calle (Pain, 1991). Se ha llamado “la paradoja del miedo” a que las mujeres sientan más miedo en el espacio público cuando son los hombres los que más la sufren; pero esta concepción de dicho fenómeno como paradoja se debe a que se entiende que el miedo es una respuesta directa a la criminalidad, y no es así. Los miedos no son una respuesta proporcional y matemática a indicadores o estadísticas de criminalidad. Esa percepción del miedo es mucho más compleja y tiene que ver tanto con las experiencias personales, con la información que recibimos a través de la socialización que nos coloca en una posición de vulnerabilidad así como con la relación que tenemos con los lugares (Koskela, 1997). El miedo se interpreta “no solo como resultado de la delincuencia, sino también como un indicador de las relaciones de poder en las que están inmersas las mujeres” (Koskela, 1997, p. 302). Esta magnificación del miedo viene alimentada por la recepción continua de mensajes de alerta y de precaución: la influencia de la familia, los medios de comunicación y las experiencias de amigas o vecinas (Valentine, 1992).

El miedo, por tanto, es subjetivo y se basa en la percepción; y la percepción de peligrosidad de estos espacios se vincula a los contextos ambientales vinculados a la violencia masculina, como pueden ser, por ejemplo, los lugares sin iluminación. Esto también significa que el miedo no es puramente espacial, si no que se relaciona con los usos del espacio y su control por parte de diferentes grupos sociales (Valentine, 1989). En este sentido, la temporalidad también es importante, siendo la noche uno de los momentos en los que los miedos aumentan (Koskela, 1999; Ortiz, 2017; Valentine, 1989).

“La mayoría de las mujeres todavía adoptan un rol de género tradicional y, como consecuencia, se ven presionadas a un uso del espacio temporalmente segregado. El posterior control por parte de los hombres del espacio público por la noche significa que, a pesar del éxito profesional y la independencia lograda por algunas mujeres en la última década (tiempo durante el cual ha habido un aumento significativo en los delitos sexuales y violentos denunciados), el miedo a la violencia masculina disuade la mayoría de las mujeres de ser independientes. Les quita la confianza para vivir solas, trabajar en ciertas ocupaciones y socializar sin un grupo o un acompañante masculino” (Valentine, 1989, p. 389).

También se ha podido comprobar que esta percepción específica del miedo desde las diferencias de género se mantiene independientemente de los índices de violencia de los países que se estudian. Incluso en países donde los niveles de igualdad son mayores, las mujeres siguen manteniendo mayores niveles de miedo (Koskela, 1997). Esto no significa que todas las mujeres sean heterogéneas y el miedo condicione sus prácticas cotidianas de la misma manera (Ortiz, 2007; Wattis, Green, y Radford, 2011). En primer lugar, la propia heterogeneidad de las mujeres manifiesta diferentes maneras de percibir el miedo, y en general, un mayor sentimiento de vulnerabilidad o de menor control físico pueden estar vinculados a mayor percepción del miedo. Por ejemplo, se puede ver alterado por los ingresos, el estilo de vida, la edad, la sexualidad, las habilidades físicas, entre personas que viven en las periferias de la sociedad, mujeres mayores o mujeres racializadas que viven en ciudades de blancas (Koskela, 1997; Pain, 1991; Valentine, 1989). También puede estar vinculado a etapas vitales concretas como las lesiones, el duelo, cambios de lugar, o la propia maternidad (Koskela, 1999).

Debemos recalcar la especificidad de la percepción del miedo a la violencia en el espacio público que tienen las mujeres, ya que posee características diferenciadas que nos guiarán en su análisis: su extensión (las mujeres suelen preocuparse más por la seguridad personal), la naturaleza (que en numerosas ocasiones contiene un matiz de violencia sexual), la relación con el riesgo real (las mujeres tienen una percepción más realista que la de los hombres), los efectos (las mujeres tienen mayores estrategias de adaptación a este miedo) y el análisis potencial (vinculado a el impacto social estructural de este miedo) (Pain, 1991).

Esto es, el miedo no responde proporcional y directamente a las tasas de criminalidad. La mirada debe ser mucho más amplia en el estudio de las percepciones y la capacidad de control sobre el mismo. Las experiencias, las sensaciones y la gestión del miedo difieren según las personas. Esto provoca una negociación constante con el espacio público, en tanto que se trazan estrategias para elegir los lugares menos peligrosos a las horas que parecen menos peligrosas. Y aunque muchas mujeres retan la producción de ese espacio generizado, este es producido en una negociación en la que la que el comportamiento espacial de las mujeres está ampliamente corrompido por un sistema de poder patriarcal al que no siempre es fácil confrontar desde la práctica (Koskela, 1999).

Es muy importante hacer hincapié una de las grandes especificidades que marca la diferencia en la percepción del miedo que sienten las mujeres. Esto es: la violencia sexual (Koskela y Tani, 2005; Valentine, 1992). La violencia estructural sistémica de género que ha provocado que el miedo a las violaciones, al maltrato físico o a la muerte sean cuestiones intrínsecas al imaginario femenino (Provansal, 2018, p. 22). Esta situación hace, que incluso en situaciones de agresión, las propias mujeres se cuestionen su culpa si estaban en lugares que se consideran socialmente inapropiados para ellas en determinados momentos (Barjola, 2018; Falú, 2009).

Con respecto a la ya mencionada paradoja del miedo, Pain (1991) advierte que se produce por dos motivos principales: el primero es que, en general, la información que recibimos sobre cualquier peligro sexual lo ubican mayormente en el espacio público. El segundo motivo sería que, a pesar de que la violencia sexual se produzca a menudo en el ámbito doméstico, el acoso sexual (comprendido como aquellos actos “intrusivos no deseados perpetrados por hombres contra mujeres, incluyendo mirar fijamente, tocar y comentarios o acciones de naturaleza sexual” (Pain, 1991, p. 421)) es un fenómeno ampliamente común en el espacio público. Así se crea el imaginario de inseguridad constante.

Esta manera de enfrentarse al mundo a través del cuerpo de mujer, conlleva violencias específicas de género vinculadas a la cosificación y a la descosificación de las mismas, incluso con una mirada paternalista que las trata como seres más débiles: “existe una especie de código social no escrito que permite tratar a las mujeres de maneras que serían inconcebibles en el caso de los hombres. Se entiende que se las puede tocar o increpar, como es el caso de los «piropos», tal como si fuesen, literalmente, objetos” (Acosta, 2013, p. 102).

Obviamente, también existe una consciencia de ese miedo y de lo que supone negociar y no perder esos espacios: hay una resistencia. Las mujeres no son meros entes pasivos y las estrategias de resistencia pueden ser muy diversas (Koskela, 1997; Koskela y Tani, 2005): desde neutralizar el sentimiento del miedo convenciéndose a sí mismas que no es lógico, recurrir a la experiencia y el conocimiento del territorio o recordar otras experiencias y confiar en la capacidad del entorno de reaccionar en una posible defensa. Lo que sí que es cierto es que cuando el miedo aparece, este juega una parte importante de su vida que imposibilita determinadas prácticas cotidianas (Koskela, 1997, 1999). En ocasiones, mayor percepción del miedo también puede generar una mayor demanda de

seguridad, que suele corresponderse con mayor vigilancia, lo que provoca un cambio en el espacio público en tanto que los espacios más controlados se perciben como más seguros (Oliver-Frauca, 2006).

2.1.6 Insistir en la resistencia

Aunque se viene recalcando a lo largo de todo el apartado teórico, hay que insistir: el concepto de mujer es heterogéneo y así son sus experiencias, existen mujeres que transgreden las normas de género, existen mujeres que utilizan su cuerpo como forma de romper esquemas y existen mujeres en las que el miedo o no existe, o no les limita su experiencia por la ciudad. El espacio urbano también ha ofrecido a numerosas mujeres la oportunidad de reducir los niveles de desigualdad, el sometimiento y la mirada masculina enjuiciadora continuada a la que se habían visto sometidas en ciudades pequeñas o en las áreas rurales. Esto es, un lugar en el que encuentran mayores facilidades para desafiar las desigualdades de género (McDowell, 2000).

Cuando las mujeres se muestran valientes moviéndose por el espacio, forma parte de una producción activa del mismo (Koskela, 1997). Están confrontando normas de dominación estructurales. Esta resistencia o este desafío a las normas dominantes de género se puede llevar a cabo desde diferentes focos: desde el propio cuerpo como territorio (la forma de vestir, la forma de moverse o las diferentes expresiones de género) o a través de los usos del espacio público (caminando solas por la noche u ocupando espacios masculinizados).

Hemos recogido la idea de que en el espacio público las mujeres sienten mayor riesgo a la violencia. Pero las ciudades también son lugares en los que las mujeres pueden encontrar sentimientos de libertad o de empoderamiento (Ortiz y García Ramon, 2016). Históricamente las reivindicaciones de la lucha feminista se han centrado en el ámbito personal y laboral, pero la reivindicación del derecho a movernos por las calles seguras a cualquier hora también ha llegado. El auge del feminismo, las multitudinarias manifestaciones a raíz de la huelga feminista del 8M, las constantes manifestaciones no-mixtas (para mujeres e identidades disidentes), así como los lemas que las han acompañado (las calles serán siempre nuestras o la noche es nuestra). Existe una mayor toma de consciencia de la necesidad de reivindicar y tomar el espacio. Dice Bondi (2005, p. 6):

“Las ciudades son lugares donde los significados y las experiencias de género incorporados no se reproducen necesariamente de acuerdo con las normas dominantes, sino que se pueden desafiar, reelaborar y remodelar; no son intrínsecamente opresivas o liberadoras para las mujeres, pero están presentes presiones y posibilidades complejas y variables para la encarnación de género. Además, estas presiones y posibilidades están en sí mismas modeladas geográficamente en el sentido de que diferentes ciudades y diferentes barrios urbanos son diferentes. En otras palabras, se fraguan múltiples formas de encarnar el género en contextos geográficos particulares” (Bondi, 2005, p. 6).

Según Jordi Borja (2014), es ejerciendo este derecho de estar en el espacio público y defender derechos y ampliarlos, como se garantizan los principios de la democracia. Pero lo cierto es que la presencia de colectivos como las mujeres (y otras identidades disidentes) en el espacio público, genera problemas porque transgrede estas estructuras y normas establecidas del espacio público como un espacio de dominio masculino (Shepard y Moore, 2002).

Aunque en las últimas décadas comienzan a notarse algunos cambios (Falú, 2009) (especialmente en los últimos años gracias a un movimiento feminista en un momento álgido) es necesario seguir visibilizando y desmenuzando las desigualdades cotidianas para poner solución a un problema estructural. Sin embargo, a pesar de los cambios en igualdad de género aplicados, sin ir más lejos, al aumento en número y diversidad de práctica deportiva femenina o de la cada vez más extendida diversidad de expresiones de género, este paradigma, en este contexto concreto, todavía nos sirve de base para explicar la desigualdad actual de género vinculada al cuerpo y que se origina por la experiencia situada en el cuerpo femenino.

Y a pesar de las diferentes formas que el movimiento feminista ha adoptado para apropiarse del espacio público, también es cierto que la respuesta por parte de las instituciones no ha sido suficiente a la hora de garantizar un modelo de ciudad también pensado para las mujeres. La modificación de los entornos no profundiza en las diferencias de género (Egizabal, 2018). Son las mujeres y el movimiento feminista quienes están proponiendo cambios reales y no reformistas en las ciudades: “el espacio se plantea como el lugar a transformar; por el otro, el espacio es el lugar donde se desarrolla la transformación” (Egizabal, 2018, p. 221). Las reivindicaciones se están

haciendo cuerpo mediante incidiendo en el espacio público, pero también desde la academia y la planificación con propuestas de urbanismo feminista que planteen un nuevo modelo de ciudad feminista que plante cara al modelo capitalista tradicional y ponga en el centro de la planificación lo reproductivo frente a lo productivo.

2.2 Cuestiones de movilidad

El mundo que habitamos es móvil y cada vez está más interconectado: se mueven los bienes, la información y las personas. Según John Urry, sociólogo y uno de los grandes teóricos de la movilidad, si tomamos como referencia los Estados Unidos sabemos que en doscientos años una persona ha pasado de moverse una media de 50 metros al día a hacerlo unos 50 km (Urry, 2007). El número de desplazamientos que sostienen nuestra vida en las ciudades es muy alto: somos más móviles que nunca (Jarvis, Pratt, y Wu, 2001).

Este contexto actual, que Elliott y Urry (2010) consideran de vidas móviles, se produce en un escenario global de aumento de personas viviendo en ciudades, de la extensión de las zonas urbanas, del aumento de la población envejecida, de la adaptación a las nuevas tecnologías, adaptación a los nuevos hábitos de consumo y, cómo no, de un impacto medioambiental de que supone la necesidad urgente de replantear el transporte y la movilidad (Observatorio del Transporte y la Logística en España, 2020).

El incremento de la movilidad, las distancias y su complejidad ha acarreado (a nivel epistemológico) una nueva manera de pensar y reflexionar, abriendo lo que Urry ha calificado como el giro de la movilidad. Esta nueva aproximación que se gesta a finales del siglo XX y principios del XXI pone la movilidad en el centro del análisis transformando las ciencias sociales y “conecta el análisis de diferentes formas de viaje, transporte y comunicaciones con las múltiples formas en las que la vida económica y social se desarrolla y organiza a través del tiempo y en diversos espacios” (Urry, 2007, p. 6). La movilidad, como eje vertebrador, genera una nueva manera de enfocar las preguntas hacia los distintos fenómenos sociales (Zunino, 2018).

Según Carme Miralles-Guasch (2010, p. 15) es “en el territorio urbano, en las diferentes formas, volúmenes y características, tanto si hablamos de grandes metrópolis como de pueblos pequeños, donde la movilidad se hace presente de manera cotidiana para enlazar las diferentes actividades diarias que se han dispersado y fragmentado por el espacio”.

Esto es resultado de la separación física entre el trabajo y el ámbito doméstico, lo productivo y lo reproductivo. La movilidad ha provocado la transformación política, económica y sociocultural de las ciudades, generando a su vez una nueva manera de entender lo urbano (Lange, 2011). Y son estos espacios urbanos los que enfrentan los grandes retos.

Las diferentes prácticas cotidianas de movilidad constituyen experiencias urbanas concretas, con sentidos propios, que a la vez son mediadas por los cuerpos en el espacio, así como se ven afectadas por la cultura, las condiciones económicas, la estructura social o la tecnología; producen y reproducen el espacio (Zunino, 2018). En esta producción y reproducción del espacio también se generan nuevos lugares con características propias de encuentro y sociabilidad y que están vinculados a los modos de desplazamiento, por ejemplo, en los andenes del metro o las escaleras mecánicas (Jirón, 2010).

“Los sistemas y tecnologías que median la movilidad urbana reconfiguran los espacios urbanos, los barrios y el entorno construido de manera poderosa, con consecuencias de gran alcance para las relaciones sociales de las personas, los patrones diarios de negocios, el ocio y el hogar, la salud y la calidad de vida” (Vivanco, 2013, p. 61).

La crítica de Urry a la tradicional inmovilidad de las ciencias sociales por haber obviado la importancia del movimiento va acompañada de la crítica a los estudios de transporte por su determinismo tecnológico y la poca consideración de otros factores sociales, así como la falta de consideración de los procesos de intersección. Según Urry (2007) comprender este mundo móvil requiere del análisis de las múltiples conexiones y movi­lidades, entendiendo las mismas desde el viaje corporal físico (desde el *commuting* a la migración), el movimiento físico de bienes, los viajes imaginativos a través de imágenes, los viajes virtuales (trascendiendo la distancia geográfica) y los viajes de los mensajes.

En este trabajo de investigación nos centraremos en los viajes físicos en el espacio urbano, en los viajes de los cuerpos que tienen edad, expresión de género, raza. Que son frágiles, que se mueven en un mundo utilizando los sentidos y que se encuentran los unos a otros y se relacionan con otros objetos. Esta incorporación de los cuerpos como escala

previamente explicada, como veremos, se entrelaza con una nueva manera de entender la movilidad (Urry, 2007).

Hablaremos, además, de movilidad cotidiana, entendiéndola como “el conjunto de desplazamientos que suponen el retorno al lugar de pernocta habitual dentro de un mismo día” (Casado, 2008, p. 2) y que, si bien incluye los desplazamientos de ida y vuelta al lugar de trabajo o estudio, también incluye el resto de motivaciones tales como las compras, el ocio, salir a comer o visitar a otras personas, recoger a alguien, etc. En definitiva, los desplazamientos que se requieren para “sustentar los estilos de vida contemporáneos” (Jirón, 2007, p. 178). La movilidad cotidiana es importante tanto por la relación que se establece con el contexto (barrio, familia o comunidad) como con la relación con la sostenibilidad (energía, emisión de gases, etc.) (Hanson, 2010).

2.2.1 Avances teóricos recientes

El proceso de intensificación y de aumento de la complejidad que ha vivido la movilidad en las últimas décadas se ve reflejado en el incremento del tiempo que se dedica a los desplazamientos, en las distancias de los mismos, en el aumento de los motivos que los originan, en la más amplia tipología de medios de transporte (Miralles-Guasch, 1998, p. 2010) y en el aumento de la velocidad y los ritmos sociales (Illich, 2015; Virilio, 2006). Podemos decir que la movilidad actual se caracteriza por tres rasgos principales: la obligatoriedad, el ritmo y la frecuencia (Miralles-Guasch, 2010).

Esto ha supuesto un aumento de interés por parte de las Ciencias Sociales en general y un cambio en los marcos conceptuales y metodológicos desde la Geografía Humana en lo concreto.

Tal y como recogen Miralles-Guasch y Cebollada (2009) las subdisciplinas que se han centrado mayormente en su estudio han sido la Geografía de la Población (estudiándola como movilidad espacial de diferente naturaleza, ya sea cotidiana, residencial, viaje o migración), la Geografía de los Transportes (centrada en los medios de transporte y el impacto de los mismos en el territorio), la Geografía Urbana (vinculada a fenómenos urbanos y metropolitanos y que estudiando los flujos de movimientos habituales niega la idea de límite en la gran ciudad contemporánea), las Nuevas Geografías (vinculadas al postmodernismo renuevan las temáticas tradicionales de estudio, por ejemplo la cuestión medio ambiental) y las Nuevas Geografías Culturales (que centran su atención sobre

colectivos sociales no hegemónicos en los estudios de movilidad, principalmente desde metodologías cualitativas).

De los cambios teóricos que se han afrontado en las últimas décadas, a modo de contexto de la investigación, cabe resaltar:

- **El cambio de paradigma de la causalidad a la dialéctica:** Siguiendo la investigación de la ya citada Miralles-Guasch (2002) hasta ya entrada la segunda mitad del siglo XX, la corriente neopositivista impregnaba a las ciencias sociales. Bajo esta visión epistemológica, la relación entre el transporte y el territorio se ha tratado desde dos puntos de vista: o el transporte explicaba la forma urbana (es decir, creaba o reestructuraba el espacio urbano) o se entendía el mismo como resultado (esto es, era dependiente) de la forma urbana. Sin embargo, la crítica a las limitaciones en la forma de analizar el territorio desembocó, a partir de los 60 y 70, en una nueva línea de estudios que consideran que los factores no son exclusivamente determinantes, sino que también pueden ser al mismo tiempo determinados. Esto es, se genera una visión dialéctica de la relación entre la movilidad y el territorio que suponía, también, el cuestionamiento de la búsqueda de la objetividad o la tecnología como salvación. A la vez, se comienza a incluir la metodología cualitativa en el análisis. Esta nueva visión incorpora las dinámicas económicas, políticas, sociales y culturales del espacio teniendo en cuenta el marco temporal. Se trata así de alejarse de metodologías propias de las ciencias físicas (Miralles-Guasch, 2002).
- **La ampliación del objeto de estudio:** Estos cambios de las últimas décadas con respecto al transporte y la movilidad han significado la ampliación del sujeto de estudio (Miralles-Guasch, 2013; Sanz, 2005). A partir de los años 80 se amplía la mirada del análisis del tránsito (acotado a los vehículos privados) hacia una visión que acoge al transporte público (viario y ferroviario). Las políticas de movilidad avanzan hacia los planes integrales, que tratan de dejar de poner el centro de la planificación en el coche para incluir otras modalidades. Este final de siglo XX, también contextualiza un nuevo escenario en el que las ciencias sociales se hacen más presentes en los estudios de transporte. Esto supone poner el foco sobre las personas que se desplazan y entender los modos de transporte como elementos que facilitan o permiten esos desplazamientos (Miralles-Guasch y Cebollada,

2009). También se incluye el caminar como categoría de medio de transporte. Esto supone pasar de lo que se consideraba el viajero *estándar* (hombre, blanco, adulto y con trabajo) a considerar las características y necesidades de diferentes colectivos teniendo en cuenta la edad, el género, la clase social, la raza, la condición física, etc.

- **La movilidad urbana moderna:** Desde mediados del XIX se produce en las ciudades la separación de las esferas productivas y reproductivas. Esto se traduce en una segregación de actividades en el territorio que generan una ciudad “creciente, fragmentada y desigual” (Miralles-Guasch, 2010, p. 16). El cambio de la organización territorial provoca el aumento de la movilidad cotidiana, que además se convierte en una obligación. La transformación socioeconómica que supuso el postfordismo a finales del siglo XX, acarrió un nuevo modelo de movilidad directamente relacionado con los cambios de la actividad productiva, y por tanto, un nuevo modelo territorial. En una etapa previa, la movilidad se vinculaba de manera prácticamente exclusiva al trabajo generando desplazamientos pendulares de horas y recorridos mucho más homogéneos. Con el nuevo modelo postfordista, se produce el incremento del número de desplazamientos, los motivos y los modos. Esta movilidad creciente se distribuye de manera más heterogénea en diferentes horas de desplazamiento así como en recorridos más plurales (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). Estos cambios se corresponden con lo que Urry (2007) ha llamado *giro de la movilidad* y con este aparecen algunas novedades. Entre otras podemos destacar: la incorporación al análisis de la inmovilidad (esto es, entender que el aumento de tecnologías y el despliegue de actividades sobre el territorio provocan que aumente la movilidad de unos mientras bloquea la movilidad de otros), la concepción de la movilidad como respuesta a un deber u obligación que a menudo se entrama en una red de obligaciones con otras personas, así como la concepción del tiempo de desplazamiento como algo aprovechable, cambiando la percepción de lo improductivo. Esto genera un nuevo análisis sobre las actividades que se llevan a cabo durante los desplazamientos, ya sea la propia relajación, el pensar o el leer (Urry, 2007).
- **Del paradigma de la modernidad al de la sostenibilidad:** De manera paralela, el paradigma de la sostenibilidad comienza a incorporarse en los estudios de movilidad. Esta nueva concepción del mundo se gesta en las décadas de los 60 y

70, cuando los posicionamientos más críticos comienzan a cuestionar el modelo desarrollista. Es a finales del siglo XX, tras la publicación del informe Brundtland, cuando comienza a observarse la transformación de valores (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). Al incluir la valoración medioambiental en un modelo anteriormente concebido como de crecimiento ilimitado, aparece la necesidad de cuestionar el modelo de movilidad tradicional hacia un modelo sostenible. Cuando hablamos de movilidad sostenible hablamos de un sistema de movilidad “que implique la emisión de menos gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el uso reducido de recursos renovables (especialmente petróleo) y mayor equidad en el acceso para todos” (Hanson, 2010, p. 8). El conocimiento de las escalas locales cobra importancia en este contexto. Además, la concepción de la sostenibilidad, evoluciona hasta entender que no es solo cuestión de sostenibilidad ambiental, sino también social y económica (Sanz, 2008). Esta preocupación por la sostenibilidad pone en jaque la planificación tradicional de la movilidad urbana: “El sistema de transporte (...) basado en los medios privados, tiene graves disfunciones no solo en relación con el medio ambiente, sino también con el sistema económico y la vida cotidiana” (Miralles-Guasch, 2010, p. 39). Este cambio de paradigma se traduce en la necesidad de nuevas políticas que pasan de un sistema de movilidad centrado en las infraestructuras (especialmente red viaria y transporte privado motorizado) a un sistema de movilidad que ponga el peso en la demanda a través de la planificación con el fin de frenar el aumento del tráfico rodado (Miralles-Guasch, 2010).

2.2.2 Estructura social y accesibilidad

Cuando hablamos de movilidad no podemos olvidar su aspecto más social. La movilidad no es únicamente una acción que se limite a la decisión individual. El sujeto vive, forma parte y se relaciona con la sociedad (en general) y con sus amigos, familia y hogar (en lo específico). Nuestra posición en la estructura social está vinculada con nuestras prácticas de movilidad (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009; Tobío, 1995). Nuestra clase, edad, género, raza y capacidad facilitan o dificultan la accesibilidad a la ciudad y la elección de un medio de transporte determinado (Steinbach, Green, Datta, y Edwards, 2011). De hecho, los tipos de movilidad que practican grupos sociales similares, suelen tener características semejantes (Jirón, 2007).

Sería, por tanto, más apropiado hablar de la multiplicidad de movilidades (Jirón y Gómez, 2018; Urry, 2007). Movilidades, en plural, porque no existe una única práctica; sus características y sus peculiaridades son heterogéneas y concebirlas en plural nos lleva a un análisis más preciso de la realidad.

Hablar de la estructura social de la movilidad permite entender la diferencia en las formas de desplazarse que tienen determinados grupos sociales y las situaciones de desigualdad que pueden vivir. Poner el foco en las características de las personas que se desplazan, supone pasar del enfoque tradicional centrado en la oferta del transporte, hacia un enfoque centrado en la demanda (Miralles-Guasch, 2010). Este análisis más detallado centrado en las personas permite estudiar la accesibilidad o la inmovilidad de las personas. Esto es importante porque tal y como hemos dicho, la visión hegemónica de la planificación no ha tenido en cuenta por igual a los diferentes grupos sociales, es decir, no ha sido neutra, lo que ha generado relaciones de poder (Jirón y Gómez, 2018; Miralles-Guasch, 2010). Estas relaciones de poder se dan por las diferencias de clase, de edad, de género (Massey, 1994) o de orientación sexual.

Las distintas alternativas políticas en cuanto a los planes de movilidad suponen opciones más o menos favorecedoras hacia lo que un modelo de movilidad igualitario se refiere. De forma general, el impulso de los medios de transporte privados, que se corresponde con el modelo de movilidad hegemónico, ha evidenciado un ataque directo a la accesibilidad de los colectivos más vulnerables, colocándolos en una situación de exclusión (Cebollada y Miralles-Guasch, 2004). La accesibilidad, en este sentido, “hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003, p. 14). La accesibilidad tiene que ver con las características del territorio, la oportunidad de llevar a cabo una actividad y las posibilidades de la persona (Miralles-Guasch, 2010). Un sistema de movilidad adecuado debería garantizar la accesibilidad igualitaria para cualquiera, si consideramos que hacer y disfrutar la ciudad es un derecho para todos. Si no se garantiza dicha accesibilidad, se pueden acentuar la segmentación, el individualismo e incluso la exclusión. Según Borja y Muxí (2003, p. 28) , “si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática”. Esto se produce por una distribución no homogénea de las funciones ni del sistema de transportes, que provoca que se privilegien ciertos espacios sobre otros, y unos colectivos sociales sobre otros (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003; Urry, 2007).

De todos los modos de transporte, se considera que el más igualitario es caminar. Incluso teniendo en cuenta que las experiencias están también marcadas por la clase, el género, la etnia, la edad o la discapacidad, con este modo de movilidad las desigualdades son menores que en otros sistemas y “si otras consideraciones son constantes, cuanto más poderoso sea el sistema peatonal, menos desigualdad social habrá en el lugar/sociedad” (Elliott y Urry, 2010, p. 87). El problema es que, tal y como explicaremos a continuación, la planificación de nuestras ciudades no ha puesto en el centro este modo de desplazamiento, priorizando al automóvil, lo que ha generado mucha más diferencias.

2.2.3 Movilidad y cultura

El estudio de la movilidad cotidiana nos permite estudiar la relación entre ciudad, movimiento y cultura (Zunino, 2018, p. 37). Es importante tener en mente la cultura de la movilidad, entendida como el marco simbólico, transmisor de valores y significados, que conecta la circulación y el transporte con otras dimensiones de la vida urbana y que permite reinterpretar la organización del espacio (Lorenzi y Ortega, 2016; Ortega, 2015).

“La movilidad incorpora la concepción social del desplazamiento e interpreta el medio donde se produce como un elemento complejo (cultural, económico, etc.) en el que los grupos de poder dejan su huella sobre las estructuras urbanas” (Ortega y Martínez, 2016, p. 74).

Poner el centro sobre la cuestión cultural de los desplazamientos nos permite enfocar las prácticas sociales desde otro prisma más complejo que el enfoque de la elección puramente funcional-racional del modo de transporte. Esto es, entender que también existen factores sociales, ideológicos, históricos, medioambientales e institucionales en la decisión, y son estos mismos factores los que las personas perciben y experimentan en sus prácticas cotidianas de movilidad, y que se generan desde una edad temprana como significados compartidos (Villescas, Pérez, Carbonell y Nicolás, 2016; Vivanco, 2013). Es a través de la cultura de la movilidad que se transmiten significados claves a la hora de interpretar el espacio (Lorenzi y Ortega, 2016). Por tanto, es necesario:

“Proveer un nivel más profundo de la organización social y cultural de los significados de las prácticas de movilidad y de los objetos que los envuelven, demostrando que lo que parece sentirse como natural es el producto de procesos

sociales y culturales que varían a lo largo del tiempo y del espacio y que no siempre son visibles para todo el mundo envuelto” (Vivanco, 2013, p. 11).

El simbolismo colectivo es el marco que otorga diferentes niveles de prestigio social simbólico (también vinculado a los estilos de vida, los valores y el poder) a las diferentes formas de movilidad. No podemos olvidar el peso de la inversión económica o del apoyo a través de políticas públicas hacia los diferentes sistemas, que acaban conformando una jerarquía de prioridades en la sociedad (Villescas et al., 2016; Vivanco, 2013).

Siguiendo esta línea, Steinbach, Green, Datta y Edwards (2011) utilizan a Bourdieu (1978) para explicar la importancia de que exista una oferta oportuna (las condiciones por parte de las instituciones) así como que se conozca la demanda (cómo se acepta socialmente según las actitudes o significados). Basándose en el teórico francés, los autores afirman que las opciones de transporte “están determinadas por las limitaciones económicas y el entorno construido, pero también potencialmente por el capital cultural y por las resonancias particulares entre los significados que se han incorporado (...) y los objetivos éticos y estéticos deseados de aquellos en diferentes grupos de población” (Steinbach et al., 2011, p. 1124).

Los diferentes capitales (económicos y culturales) a los que se vinculan los modos de transporte en sus diferentes modalidades de distinción, también modifican el simbolismo de los mismos. La vinculación al coche con un mayor poder adquisitivo o de la bicicleta con determinadas políticas medioambientales podrían ser un ejemplo (Steinbach et al., 2011).

2.2.4 La cultura coche y el uso de las calles

Nuestro presente también es herencia de las formas pasadas de la cultura de la movilidad. Entender el funcionamiento de las ciudades del siglo XIX pasa por entender la herencia urbanística del siglo anterior.

Para estudiar la movilidad urbana es necesario comprender que es una práctica social que se lleva a cabo en el espacio público, por lo que tanto su regulación como su producción están directamente relacionadas con el ámbito de lo político (Lorenzi y Ortega, 2016). La concreción territorial de los desplazamientos en el espacio público es la calle; las calles y las carreteras se consideran un bien común con años de tradición. El debate sobre los usos

diversos e igualitarios de las mismas es histórico y suele ser conflictivo en tanto que las calles son un recurso limitado (J. Longhurst, 2015).

“[Las calles] ordenan el barrio y lo vinculan con las áreas centrales y los otros barrios. Las calles facilitan la movilidad, pero son también lugares de estar, de encontrar y de ver, de acceder a los comercios y a los servicios (...). La ciudad es la calle, la ciudad son las gentes en las calles de la ciudad. Es donde se hace presente la ciudadanía, individualmente y colectivamente” (Borja, 2014, p. 14).

El coche hacía su aparición a finales del siglo XIX. Hasta los años veinte del siglo XX, el coche era un intruso ampliamente indeseado en las calles americanas. A su llegada se multiplicaron los atropellos, y en gran parte fueron las madres (por ser quienes cuidaban de las criaturas) las que jugaron un papel primordial en la defensa de la vulnerabilidad de los peatones (Longhurst, 2015; Norton, 2008).

El lobby automovilístico hizo de las suyas. Quizás el ejemplo más conocido recae sobre la General Motors, que a través de artimañas de dudosa legalidad (demostrado posteriormente que quebrantaron la ley antimonopolio) se encargó de destruir todas las compañías de tranvía (Dennis y Urry, 2011; Norton, 2008). Ante la ausencia de posibilidades de transporte, en cuestión de unos años y con la ayuda de las campañas mediáticas, el consumo de coches creció exponencialmente. Esto incidió de manera directa en las maneras de entender el territorio, y el aumento de la motorización recayó en las nuevas formas de entender la ciudad propias del urbanismo moderno (Estevan y Sanz, 1996; Miralles-Guasch, 2010). En cuestión de unos años, la sociedad había asumido que la calle, otrora considerada un servicio público apta para múltiples usos, se convertiría en el espacio para los vehículos a motor (Gehl y Gemzoe, 2002; Herce, 2009). Careciendo de otras opciones de transporte, el diseño centrado en el automóvil perjudicó al resto de modos dejando a las personas sin alternativas. La zonificación del urbanismo funcional alimentó el fenómeno aumentando las distancias y la necesidad de los desplazamientos, y tras la Segunda Guerra Mundial, el espacio público se había transformado totalmente con la expansiva presencia de los coches.

La cultura del automóvil consiguió imponerse en Occidente convirtiéndose en un sistema de primer orden de las ciudades y aumentando la velocidad del movimiento en las mismas (Dennis y Urry, 2011; Miralles-Guasch, 2010; Urry, 2007). La vinculación del coche con

la libertad (en parte provocada por las diferentes campañas publicitarias) encajaba a la perfección con los ideales de la modernidad que se han sustentado sobre la idea del crecimiento ilimitado y la sociedad de consumo.

En el imaginario social, el coche se ha consolidado como el símbolo del estatus, el poder y la libertad, mientras que el transporte público o la bicicleta se han construido como el modo de desplazamiento de los pobres (Vivanco, 2013). El automóvil es un símbolo para la libertad ciudadana que ha legitimado todo el desembolso económico del presupuesto público. El, según Dennis y Urry (2011), sistema más potente del siglo XX, consiguió instaurarse como una necesidad de primer orden.

Este modelo se mantuvo prácticamente sin cuestionamientos hasta los años 60-70 (Dennis y Urry, 2011; Norton, 2008). La crisis del petróleo, el movimiento ecologista y figuras como Jane Jacobs (1973) fueron un punto de inflexión. La relación del sistema del automóvil con la trama urbana no fue progresiva sino, más bien, devastadora. Era necesario repensar un modelo de ciudad que giraban en torno a los automóviles y esto suponía recuperar las calles.

Las ciudades del siglo XX han sido diseñadas para facilitar los desplazamientos de los coches; esta inversión de recursos hacia la priorización un modelo de transporte (el coche) había hecho que la calle, aun siendo un bien común, se destinara principalmente a garantizar la calidad de desplazamiento del vehículo privado motorizado, dejando la calidad de la experiencia de otras movibilidades en un segundo plano. Vivimos en lo que Vivanco (2013) ha denominado la sociedad de la hiperautomovilidad.

Jacobs (1973) reivindicaba las calles y aceras como espacios de socialización y convivencia, la ruptura con la concepción de la misma como lugar de paso. Porque pensar la ciudad concibiendo la calle únicamente como un espacio conector es un error: la manera en la que utilizamos las calles conecta con nuestra percepción de lo local, de nuestros trayectos, de los lazos de proximidad (Ortega y Martínez, 2016). Reducir todas sus posibles funciones a una sola (esta es, la movilidad o el mero acceso a los edificios) empobrece máximamente su potencial (Borja, 2014). El reequilibrio de las funciones supone uno de los nuevos retos para el espacio público (Borja y Muxí, 2003; Sanz, 2008).

El aumento de coches se tradujo en consecuencias socialmente muy perjudiciales como la contaminación, el uso desproporcionado del espacio o el aumento de lesiones y muertes

producto de los accidentes de tráfico. Pero también la contaminación visual, el aumento de ruido y las consecuencias sociales de la velocidad. Según Illich (2015), la velocidad transforma la percepción que tenemos sobre el espacio y el tiempo, y lo hace igualmente con la autonomía personal, acrecentando la percepción de dependencia. Afirma este autor que cuando la energía generada por un motor supera un umbral determinado con respecto a la energía generada por el propio cuerpo, la estructura técnica ejerce violencia sobre la estructura social. En palabras de Dennis y Urry (2011: 55), “hay un modelo dominante de dependencia del automóvil, generado, irónicamente, por la forma en que los automóviles permiten la independencia de las personas”. Esta afirmación se enlaza con la teoría de Illich (2015), que afirma que vivimos bajo el poder monopolístico del motor.

La ciudad del automóvil ha minado la movilidad inherente al cuerpo humano convirtiéndonos en dependientes de los medios de transporte. Vivimos en un sistema que genera prisas y aceleración (por llegar a trabajar, por volver de trabajar). Cuando se necesita la velocidad para actividades cotidianas como ir al trabajo, se impone una aceleración del ritmo personal y se genera una dependencia de los viajes motorizados. La movilidad natural del ser humano no da respuesta a las necesidades. En gran parte, también se ha alabado a un fuego fatuo en tanto que se ha tendido a confundir la velocidad mecánica (inherente a los aparatos) con la velocidad real (el tiempo total consumido) (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003).

Indudablemente el automóvil se ha consagrado como modelo hegemónico de movilidad (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003). Nuestras ciudades, dispersas, cada vez más segmentadas, y con un sistema de transporte público en muchos casos deficiente, han propiciado que el vehículo privado motorizado se vincule con la ya mencionada idea de libertad. El aumento de la posibilidad de movimiento en un territorio cada vez más disperso se vincula con el acceso a diferentes actividades (trabajo, estudio, visitas al médico, relación con amistades, con la naturaleza, con la cultura...), lo que provoca nuevas formas de desigualdad en tanto que el sistema socioeconómico que vivimos nos exige una movilidad que no todo el mundo disfruta. El acceso desigual a la velocidad y a la motorización privilegia a las clases más privilegiadas (y a lo masculino), lo que acaba limitando el, anteriormente también mencionado, derecho a la ciudad (Miralles-Guasch, 2010).

Se ha demostrado que en aglomeraciones urbanas con densidad suficiente, destruye mucho más de lo que aporta (Jacobs, 1973). Pero a pesar de las disfunciones, es complicado combatir este sistema. Negar su existencia o funcionalidad en momentos determinados sería un equívoco, porque es un sistema muy arraigado, las políticas de reducción del uso del coche no tienen por qué ser necesariamente prohibitorias. Se trata de un proceso gradual, que reduzca progresivamente la comodidad para reducir la necesidad. Si se castiga el uso del coche se tienen que reforzar otras alternativas, reforzando las condiciones del transporte público, peatones y ciclistas (Gehl, 2009; Jacobs, 1973).

2.2.5 El ciclismo urbano: reto y oportunidad

Esta forma de ciudad tan vinculada al vehículo privado motorizado y al modelo socioeconómico capitalista hace tiempo que ha entrado en crisis (Borja y Muxí, 2003). La ciudad fragmentada, creciente y desigual (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003) se enfrenta a enormes retos en el camino para conseguir la sostenibilidad medioambiental, económica y social; repensar la manera en que concebimos y planificamos el sistema de movilidad es ahora inevitable y esto pasa por atacar directamente al transporte privado motorizado como medio hegemónico en tanto que es el gran responsable de dañinas consecuencias como la contaminación, la fragmentación y ocupación desmedida del territorio (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009; Sanz, 2008). Este escenario se enmarca en el citado cambio de paradigma de la modernidad a la sostenibilidad que se gestó con la crisis del petróleo, la crítica al modelo desarrollista y el nacimiento del movimiento ecologista.

En este contexto, el ciclismo urbano y el impulso de los desplazamientos a pie aparecen como una solución, pero también como un gran reto. Según Manuel Herce (2009), el modelo de movilidad hacia el que debemos orientarnos se debe basar en priorizar desplazamientos cortos, caminar, ir en bicicleta, limitar el uso del automóvil dentro de la ciudad y aumentar el uso del transporte público para los desplazamientos más largos. Esto requiere, en última instancia, un cambio de concepción de espacio público (y, más concretamente, de las calles cedidas al coche) potenciando la dimensión humana y realizando un cambio de escala en la ciudad. Es necesario entender la calle como un bien común “que funciona mejor cuando da cabida a grupos diversos y divergentes” (Longhurst, 2015, p. 315).

La expansión de la cultura automovilística en la historia ha provocado que las bicicletas, si bien presentes en la mayoría de las sociedades y ciudades del mundo, hayan sido desviadas a los márgenes y ninguneadas en la planificación urbana (Vivanco, 2013). Pero ante esta crisis del sistema de movilidad, la bicicleta, casi olvidada por un modelo de transporte centrado en el ideal automovilístico, resurge en las agendas políticas internacionales y locales como solución a la crisis medioambiental, económica y social; se posiciona en el punto de mira como una de las alternativas ideales de la movilidad sostenible, especialmente para las distancias medias (Rodríguez et al., 2015; Sanz, 2008; Vivanco, 2013). Con respecto a la diversificación de usos del espacio público, la bicicleta también aparece para recuperar un modo de vida comunitario desarticulado (Lorenzi y Acero, 2016; Sanz, 2008). En la apuesta por este cambio, a nivel internacional fue un hito la apuesta por crear una política común en materia de transporte por parte de la Unión Europea, así como a nivel estatal la Ley de Economía Sostenible de 2011 (Ortega y Martínez, 2016). Aunque el auge de la bicicleta es un proceso inverso entre países de centro-periferia. Mientras que los países periféricos habían mantenido un uso tradicional de la bicicleta que ahora tiende a motorizarse, en los países centrales comienza a reaparecer como opción frente al cuestionamiento del coche (Herce, 2009; Illich, 2015). Este renacer se ha hecho especialmente notable a finales del siglo XX y principios del XXI. Pero los esfuerzos políticos por su inclusión comienzan a ser reseñables, los resultados han sido variables (John, Buehler y Seinen, 2011; Rodríguez et al., 2015).

Introducir un nuevo sistema de transporte en ciudades donde el coche está tan normalizado no es fácil: “Los nuevas sistemas tienen que encontrar su lugar, física, social, económica y discursivamente entre la conveniencia del paisaje en el cual hay de antemano estructuras físicas, prácticas sociales y entidades económica” (Elliott y Urry, 2010, p. 54). Si bien puede parecer imposible, la crisis ambiental deja poco margen para cuestionar su utilidad y muchos gobiernos locales han intentado impulsar campañas pro-bici.

Pucher y Buehler (2012) destacan algunos países de Europa Occidental, Norte América y Australasia como los polos en los que el ciclismo urbano ha sido una preocupación y en los que se ha trabajado históricamente por el aumento de su uso y de la seguridad vial. Dentro de los mismos, los autores denominan países *bike-friendly* (amigos de la bicicleta) a Países Bajos, Dinamarca y Alemania, mientras que denominan países *car-dominated* (dominados por el coche) a Reino Unido, Canadá, EE.UU. y Australia. En el top de los países con un reparto modal de la bicicleta nos encontramos a Países Bajos (26%),

Dinamarca (18%), Alemania, Finlandia y Suecia (10%), y aunque más alejados del porcentaje, también incluyen a Reino Unido e Irlanda con un 2% y a Australia, Canadá y Estados Unidos con un 1% (según los datos recogidos entre 2006 y 2009). Aun así, la comparación es difícil ya que estos datos suelen derivar de encuestas nacionales de desplazamientos (que algunos países no realizan) y las cuales tienen importantes diferencias metodológicas (Buehler y Pucher, 2012).

La mayoría de los gobiernos locales (también en España) han apostado con mayor o menor preocupación por incorporar el ciclismo diario a sus ciudades en la última década. Muchos de ellos, que con un mínimo de carriles y un sistema público de bicicleta conseguirían el ansiado éxito, han fracasado en su intento por la falta de integralidad de sus políticas. Para no sufrir un descalabro en el laborioso intento de cambiar los hábitos de transporte de una ciudad pensada para el coche, se necesita el respaldo de políticas sólidas e integrales (Anaya y Cebollada, 2017). Esta inclusión, también necesita grupos de apoyo por parte de los propios ciclistas (Gorostiza, Sillero y Cebollada, 2020; Longhurst, 2015). Aún las ciudades españolas con las tasas de ciclismo más altas se podrían considerar “ciudades en transición ciclista”, es decir, son ciudades en las cuales “la bicicleta es promovida por iniciativas y/o instituciones de desde una posición no dominante” (Lorenzi y Ortega, 2016, p. 3).

Sin embargo, los efectos de estos esfuerzos son notorios y esta una nueva ola de ciclismo urbano ha conseguido resquebrajar la idea de la bicicleta asociada al ocio o al deporte intrínseca al imaginario de muchos países. Hay un aumento de la popularidad de la bicicleta como modo de transporte, así como un aumento de la controversia por el auge de su presencia en las calles de las ciudades (Gorostiza et al., 2020; Longhurst, 2015; Sillero, 2016).

En este aumento, existe un elemento fundamental de las políticas pro-bici que ha sido la inclusión de las bicicletas públicas en los sistemas de transporte. El sistema de bicicleta pública ofrece a la ciudadanía la posibilidad de utilizar estos vehículos sin tener que encargarse de la compra o del mantenimiento de una bici propia. Está dirigido a desplazamientos cotidianos y es autoservicio. El primer sistema de bicicleta compartida europeo del que se tiene referencia fue un proyecto en Ámsterdam, en 1965, liderado por una organización anarquista, Provos, vinculada al movimiento juvenil y la defensa del medioambiente. Lo llamaron el *White bike plan* y fue un fracaso porque las bicis fueron

destruidas o robadas. Posteriormente, hubo otros intentos (sistemas de primera generación) hasta que salieron los sistemas de depósito de monedas (sistemas segunda generación). El primer programa a gran escala fue en 1995 (Bycyklen) que liberó 1100 bicicletas en Copenhague. Funcionaba con una moneda que te devolvía cuando retornabas la bici. Esto desató la aparición de otros sistemas. Finalmente, se desarrolló la tercera generación de sistemas de bicicleta compartida, que incluyen bicis distinguibles, estaciones (fijas o flexibles), cuenta de usuario y tecnologías más avanzadas (apps móviles o tarjetas magnéticas) (Shaheen, Guzman, y Zhang, 2012). España es uno de los países con más sistemas de bicicleta pública en funcionamiento. En este hecho tiene una importancia fundamental la política estatal de subvenciones IDAE que se puso en marcha en 2005. El problema es que la instalación del sistema de bicicleta pública no es suficiente, la preocupación por la política pro-bici tiene que ser holística y constante (Anaya y Castro, 2011).

Por otro lado, el aumento del uso de la bicicleta también ha significado un despertar en los estudios académicos, cuyos polos de producción coinciden con los lugares en los que ha habido una apuesta institucional y política. Este renacer o boom del ciclismo (Reid, 2017) que se ubica a partir del año 2000 ha originado un interés (para lo bueno y para lo malo) eurocéntrico (Vivanco, 2013). Existe un predominio de estudios sobre el ciclismo urbano producidos en países anglosajones, mayormente desde una perspectiva positivista vinculada a los estudios del transporte, el planeamiento urbano o la salud pública, y generalmente suelen poner la atención en la cuestión física por encima de la social (Nel-lo, 2021).

A nivel estatal también han aparecido en los últimos años nuevos acercamientos a esta temática utilizando casos de estudio locales. Por ejemplo, sobre políticas públicas ciclistas es necesario destacar la tesis de Diego Ortega (2015), centrada en el caso de Valencia, o el trabajo de Esther Anaya y Àngel Cebollada (2017) sobre la necesidad de una política integral de la bicicleta en el ámbito estatal, así como el artículo de Lorenzi y Acero (2016) sobre la participación ciudadana en la implementación de políticas públicas. Sobre movimientos sociales ciclistas tenemos la tesis de Carlos Diz (2015), que dedica un capítulo al estudio del taller ReCiclos y la masa crítica en Santiago de Compostela, o la tesis de Liliana López (2017), que utiliza como estudio de caso la masa crítica de Barcelona y sus actividad en las redes sociales. Sobre la infraestructura bici de Barcelona y cómo esto altera las percepciones encontramos el Trabajo Final de Máster de Peter

Taylor (2018). En cuanto a los contrastes de los perfiles ciclistas desde una perspectiva de género se cuenta con el trabajo de Elena Huerta y M^a Cristina Gálvez (2016), que estudian el caso de Sevilla, y con respecto a las posibilidades que se abren con la incorporación del ciclismo en la infancia, Villescas, Pérez, Carbonell y Nicolás (2016) utilizan el caso de Murcia como ejemplo de cambio social. Un trabajo reciente que intenta trazar la relación histórica entre los movimientos sociales y la aplicación de diferentes políticas, así como el papel de los principales actores en la historia ciclista de la ciudad de Barcelona, lo encontramos en Gorostiza et al. (2020). Desde la antropología, y a partir de la práctica etnográfica, diversos estudios también han estudiado la relación entre los cuerpos en bicicleta y el espacio urbano (Diz, 2016; Jordi Sánchez, 2016; Lorenzi y Ortega, 2016; Ortega y Martínez, 2016).

Las ventajas de la bicicleta

Comenzada la segunda década del siglo XXI parece incuestionable que la bicicleta como forma de desplazamiento le planta cara a muchos de los grandes problemas de la ciudad (una ciudad heredera, por supuesto, del urbanismo funcionalista). La bicicleta es mucho más sostenible a nivel medioambiental y más inclusiva a nivel socioeconómico siendo más accesible que los vehículos de motor (Garrard, Crawford y Hakman, 2006; John; Pucher y Buehler, 2012). Mejora la salud (Garrard, Rissel, y Bauman, 2012), aumenta el contacto con la ciudad por el cambio de ritmo de velocidad (Illich, 2015) y mantiene una velocidad efectiva para los desplazamientos medios (Tranter, 2012). La disminución del tiempo de desplazamiento es mucho más evidente en áreas urbanas en tanto que la flexibilidad de la bicicleta hace que los atascos sean más fáciles de evitar (Heinen, van Wee, y Maat, 2010). La mortalidad de los accidentes es menor que la que ofrece el tráfico motorizado. Además, “las ciudades con mayores porcentajes de modos de transporte activos, son también las ciudades donde los gobiernos gastan proporcionalmente menos en transporte” (Tranter, 2012, p. 71–72). Por otro lado, está ampliamente demostrado que la bicicleta es especialmente útil en trayectos urbanos de 20-30 minutos de duración. Esto podría resolver la mitad de los trayectos que hoy en día se hacen en coche en nuestras ciudades (Herce, 2009).

El ciclismo urbano cumple su función como modo de transporte, pero también es una forma de actividad física en la que pueden participar diversos grupos de población. Los beneficios para la salud que ofrece el ciclismo en tanto que se lleva a cabo una actividad

física (incluso moderada) están ampliamente demostrados (Garrard et al., 2006). La bicicleta reta al sedentarismo al que gran parte de la sociedad actual en las ciudades se ha visto abocada; y es más, el ciclismo como forma de desplazamiento cotidiano se le ofrece a “grupos de población que suelen tener menores niveles de participación en deportes y otras formas de actividad física de ocio y tiempo libre. Consecuentemente, el ciclismo como forma de transporte puede hacer una contribución sustancial a mejorar la salud (física, mental y de bienestar social) a través de incrementar los niveles de actividad física entre diferentes grupos de población” (Garrard, Rissel y Bauman, 2012, p. 31). Los países donde estos grupos (niños, mujeres, etnias, seniors) alcanzan mayores tasas de desplazamientos en bicicleta, consiguen indirectamente que estos grupos alcancen los mínimos de actividad física sin que sea explícitamente haciendo deporte (Garrard et al., 2006). La energía utilizada sirve de ejercicio físico que mejora el estado de salud (Buehler y Pucher, 2012).

Frente al coche, según Illich (2015) la bicicleta es una fuente de ventajas: no implica (al menos no a priori) grandes privilegios de clase, no devora el espacio como lo hace el coche, y no facilita la dispersión en la misma medida que el automóvil. Son eficientes en términos energéticos y la producción no es costosa. Además, las infraestructuras necesarias son más económicas y menos invasivas. Permite romper con la idea del hombre energéticamente dependiente mejorando sus capacidades innatas y devolviéndole sus ritmos sociales naturales. Requiere poco espacio tanto para circular como para estacionarla y facilita (si las infraestructuras lo acompañan) el tan deseado puerta a puerta.

Afirma Illich que:

“Con una bicicleta el hombre puede compartir los beneficios de una conquista técnica sin condicionar los horarios, el espacio o la energía de los demás. Es además una herramienta que crea únicamente demandas que podemos satisfacer por nosotros mismos, a diferencia de los vehículos de motor, que constantemente crean nuevas demandas de tiempo y espacio” (Illich, 2015, p. 40).

La situación de la bicicleta en la actualidad y su posición cultural y física en el espacio público, así como los conflictos que se general, responden a la herencia de políticas públicas de los últimos años. Políticas que se han intentado incluir la bicicleta en ciudades

configuradas para el coche y que en la mayoría de los casos han resultado intentos insuficientes (Longhurst, 2015).

El ciclismo utilitario

Diferentes propósitos o actividades nos pueden llevar a desplazarnos por la ciudad. Aunque todas ellas estén atravesadas por el uso de la bicicleta, los lugares y los propósitos del viaje son variables (Cox, 2015). Esta variación se traduce también en el diseño y tipología de la propia bici, aunque las bicicletas urbanas han cambiado poco su diseño en el último siglo (Lovejoy y Handy, 2012). Cuando se estudian los desplazamientos en bicicleta dentro de la ciudad se pone el eje de análisis sobre el ciclismo utilitario (Buehler y Pucher, 2012). El ciclismo utilitario es aquel cuyo objetivo principal es llegar a un lugar concreto, es decir tiene un destino: ya sea realizar la compra, transportar a los niños/as, salir a tomar algo o ir al médico (Lovejoy y Handy, 2012).

Según Lovejoy y Handy (2012), el ciclismo utilitario es diferente del ciclismo deportivo o recreativo. Especifican las siguientes cinco características:

- El deseo de vestir ropa común: las personas que se mueven en bicicleta a diario por la ciudad prefieren llevar la misma ropa que cuando realizan cualquier otra actividad. En el caso del ciclismo recreativo o de deporte, hay más flexibilidad a la hora de vestir ropa deportiva, o incluso el casco.
- La necesidad de transportar objetos u otras personas: a veces es necesario llevar la compra en la bicicleta o incluso a otras personas. Esto puede requerir añadir complementos al vehículo. En el ciclismo deportivo o recreativo se minimiza la carga para aumentar la comodidad.
- La prioridad de poder ver y ser visto: en tanto que es una actividad que se desarrolla compartiendo espacio con el tráfico motorizado, la señalización y la visibilización es muy importante. Otro tipo de salidas pueden comportar la elección de rutas donde no haya tráfico, no necesariamente de noche o evitar condiciones adversas como la lluvia.
- Los robos: Una de las grandes problemáticas de la bicicleta es la exposición al robo en el espacio público, tanto de la propia bici como de cualquiera de sus componentes. Esto puede determinar estrategias tales como la carga de sistemas de protección o la elección de bicicletas poco atractivas al mercado. En el ciclismo recreativo o deportivo, la bicicleta no se suele estacionar y dejar sola.

- La necesidad de la disponibilidad: En los desplazamientos utilitarios es importante que la bicicleta esté siempre lista para ser usada. Para el ciclismo deportivo o de recreación, la preparación previa a la salida se puede considerar casi un ritual.

Sin embargo, concebir únicamente el ciclismo utilitario en la ciudad nos puede llevar a obviar otro tipo de motivaciones que esconden los desplazamientos en bici por la ciudad generando espacios de indefinición. Concebir todo el ciclismo urbano como ciclismo utilitario significa definir a la bicicleta exclusivamente como un modo de transporte para llegar a un lugar concreto. Esto intenta romper con esa visión extendida en determinados lugares de la bicicleta como una actividad de juego. Sin embargo, el propio desplazamiento en bicicleta puede estar motivado por los sentimientos que se generan en la ruta e incluso ser alargado por placer rompiendo con la lógica racional tan extendida de que la minimización del tiempo de desplazamiento es lo que más importa en la ciudad (Aldred y Jungnickel, 2012). Otras conceptualizaciones tales como desplazamientos obligados tampoco ofrecen una visión completa de los desplazamientos en tanto que no cubrirían, por ejemplo, desplazamientos de ocio o deportivos con limitaciones horarias o sujetos a organizaciones más rígidas (Jordi, 2016). También existen sectores de población, como por ejemplo la gente mayor, que pueden utilizar el ciclismo urbano más allá del mero desplazamiento como una forma de aumentar en salud (física y mental), y los cuales se quedarían fuera del análisis (Aldred Jungnickel, 2012). Aldred y Jungnickel (2012, p. 29) proponen el concepto ciclismo diario, un concepto que admite que “las motivaciones y los propósitos a menudo se superponen”.

A pesar de que el tipo de actividades que motivan los desplazamientos en bicicleta suelen dividirse en utilitario, ocio y deporte, autores como Cox (2015) afirman que más allá de establecer una división conceptual tan clara, sería más apropiado leerlo como “un continuum de la actividad en la cual el ciclista ocupa diferentes posiciones en diferentes momentos” (Cox, 2015, p. 23).

Factores que influyen en el ciclismo utilitario

La preocupación por encontrar los factores que afectan a la elección de la bicicleta como forma de desplazamiento se debe a que, si bien la bicicleta ofrece múltiples beneficios, para disfrutar socialmente de los mismos es necesario que el ciclismo urbano se extienda a más gente (Furth, 2012). Heinen, Van Wee y Maat (2010) han agrupado los determinantes, según su revisión bibliográfica, estableciendo las siguientes categorías:

- **El entorno construido**, subdividido en tres categorías:
 - La forma urbana: de la cual la distancia ha sido el factor más investigado entendiéndose que las largas distancias pueden ser una excusa para no utilizar la bicicleta; esto se puede relacionar directamente con el tamaño de las ciudades, con las densidades de la trama urbana y con los usos mixtos del espacio en tanto que potencian las distancias más cortas entre desplazamientos.
 - La infraestructura bici: tras la asunción generalizada de la necesidad de infraestructura bici segregada del tráfico motorizado, las diferencias por los tipos de carriles pueden variar; la inexperiencia agudiza la necesidad de infraestructuras concretas. Para analizar la infraestructura en términos de seguridad, hace falta tener en cuenta la objetiva (accidentes) y la subjetiva (percepción). Por otro lado, la continuidad de la infraestructura también es importante, especialmente para las personas con menos experiencia. La gran mayoría de estudios señalan la importancia de la existencia de carriles bici para la promoción del ciclismo urbano. Por otro lado, se señala la baja satisfacción y adecuación de señales de tráfico a la circulación de las bicis, pensada para dar prioridad al coche.
 - Las instalaciones en los centros de trabajo: son especialmente importantes cuando se habla de utilizar la bici para ir o volver de trabajar. Se refieren, en concreto, al aparcamiento, las taquillas para guardar la ropa o la existencia de duchas. Estos estudios que utilizan los autores se centran en países donde el debate de la bicicleta está más avanzado, ya que en España no es un tema muy debatido.
- **El entorno natural:** a diferencia de los desplazamientos en un modo motorizado y cubierto como el coche, algunos elementos tales como el paisaje, los desniveles del terreno, el tiempo o el clima pueden influir de manera determinante tanto en la propia decisión de moverse en bicicleta, así como en la frecuencia. A pesar de que pueda parecer obvio que se prefiere menos pendiente, en algunos casos, especialmente de ciclistas con mucha experiencia, la tolerancia a las pendientes aumenta. Con respecto al clima, la lluvia (o la posibilidad de que pueda llover), las temperaturas extremas o la oscuridad, disminuyen la interacción de las personas con la bicicleta.

- **Factores socioeconómicos y características del hogar:** sobre los factores socioeconómicos se pone el peso en las diferencias de género, de edad o de ingresos. Especialmente sobre los de género hablaremos en siguientes apartados. Sin embargo, a pesar de que se observa una relación evidente, se observa falta de claridad en la causalidad, por lo que no se pueden extraer conclusiones. Esto, junto con las diferencias de países, lleva a pensar que existan factores no probados como los valores sociales o las actitudes personales.
- **Costo, tiempo de viaje, esfuerzo y seguridad:** son factores que derivan de la teoría de la utilidad. Bajo esta teoría, cualquier aumento de tiempo, costo o esfuerzo significa la disminución de la probabilidad de que una persona elija determinada opción de desplazamiento. Con respecto a la seguridad, hay que tener en cuenta que, aunque suele ser uno de los principales factores que influyen en no coger la bicicleta, la percepción de la misma varía según la subjetividad. En general, hay mayor percepción de peligro sobre el ciclismo urbano, aunque los accidentes son menos peligrosos. Sobre el tiempo de viaje o el esfuerzo, a menudo considerados inhibidores del ciclismo, pueden suponer (al contrario de lo que indicaría la teoría de la utilidad) factores decisivos hacia el sí (por ejemplo, querer realizar ejercicio).
- **Factores psicológicos:** actitudes, normas sociales y hábitos: Los estudios estudiados en este apartado se basan en teorías desde la psicología (en inglés: *the theory of planned behaviour o the theory of interpersonal behaviour*). Se suelen basar en teorías psicológicas del comportamiento y miden la predisposición a ir en bicicleta. Algunos autores las relacionan a su vez con las normas sociales percibidas, que sirven para regular comportamientos. También se vincula a la imagen pública del ciclismo en un país concreto. La preocupación medioambiental, por ejemplo, puede ser un factor que incida a la hora de coger la bicicleta. Existe una tendencia a salir de los factores racionales a la hora de elegir el modo de transporte.

Por otro lado, lo que Heinen et al. (2010) han calificado como factores psicológicos, otros autores o disciplinas lo han encarado como un prisma sociológico y cultural, que tiene en cuenta la estructura y la reproducción social, entendiendo que las prácticas son condicionadas por normas o ideas sociales culturalmente muy asentadas tales como: la

pasión por la velocidad, la noción de que la bici es un juego infantil o de que su uso está ligado a condiciones económicas de pobreza (Vivanco, 2013).

El problema de acercarse a los factores que inciden en la decisión de coger la bicicleta reside en que muy a menudo se cae en la parcialidad de los enfoques. Según Vivanco (2013), sin embargo, sí que podemos observar que los factores del entorno natural son menos determinantes que los que se vinculan a la intervención humana, en tanto que existen ciudades con climas suave donde el ciclismo no es reseñable o ciudades húmedas y montañosas donde el ciclismo es importante.

“El simple conocimiento de las barreras al uso de la bicicleta, de la percepción de este modo por los usuarios, de las características urbanas idóneas o del mecanismo de elección modal no son suficientes para explicar por qué se comienza a usar la bicicleta en una ciudad donde antes no se hacía. Muchas cosas quedan fuera que pueden ser determinantes en este proceso: el apoyo institucional, nuevas políticas de movilidad, transformaciones culturales que generan nuevas interpretaciones del hecho de desplazarse, cambios en las condiciones materiales de la ciudadanía, etc. Ni unas ni otras pueden explicar el fenómeno por sí mismas” (Rodríguez et al., 2015, p. 5).

En lo que sí parece haber un acuerdo es en que el éxito de la bicicleta en la ciudad pasa por una política ciclista integral. Es decir, las políticas ciclistas no se deben centrar exclusivamente en la mejora de la infraestructura sino que deben tener en cuenta otras dimensiones de la movilidad ciclista (Anaya-Boig, 2021; Anaya y Cebollada, 2017; Pucher y Buehler, 2012). Y aunque la aplicación de políticas es importante, debemos tener en cuenta que la manera de utilizar la bicicleta y vivir el espacio trasciende las decisiones políticas y también se construye a través de las decisiones cotidianas de las personas y los significados que se crean. Son los espacios urbanos los que se van adaptando a la demanda a través de una relación dialéctica entre la vida cotidiana de las personas y el entorno construido. Es decir, si las intervenciones físicas y políticas son importantes, también lo es la manera en la que se usa, se vive y se reinventa el espacio; esto es la disposición de las personas a recibir estos cambios (Vivanco, 2013).

La importancia del contexto sociocultural

Hemos observado que el ciclismo urbano está influenciado por cuestiones materiales (como la forma espacial urbana o por la normativa). Pero es importante ampliar esta visión de lo físico, en parte limitada, hacia una más amplia que incluya el contexto social y simbólico del ciclismo en la ciudad. Una infraestructura que garantice la seguridad puede ser el detonante, pero es necesario estudiar el imaginario colectivo para entender el uso de la bicicleta y la continuidad del ciclismo urbano (Kohler, Lindenberg y Freire, 2021; Lorenzi y Ortega, 2016). Sin embargo, la cultura es un aspecto que no se suele tener en cuenta a la hora de entender las prácticas ciclistas, y a su vez, de implementar políticas ciclistas (Aldred y Jungnickel, 2014).

En la práctica ciclista se conjugan lo material con lo subjetivo: entran en juego los significados (lo simbólico), las competencias (habilidades) y lo material (el objeto y el espacio) (Cox, 2015). Es decir, la bicicleta es un “un objeto socio-técnico complejo cuyo significado y usos se configuran de diversas maneras a través de sus historias, producción y usos” (Vivanco, 2013, p. 26). Como tecnología no se puede desligar de su uso social y de su significado. Esto es, no se puede desligar del contexto, de la historia, ni de las estructuras políticas y económicas del territorio (Cox, 2015). En la práctica ciclista se conjugan lo material con lo subjetivo: entran en juego los significados (lo simbólico), las competencias (habilidades) y lo material (el objeto y el espacio) (Cox, 2015). Las bicicletas constituyen diferentes prácticas culturales, y también existen diferentes maneras de practicar el ciclismo urbano (López, 2016; Steinbach et al., 2011) y sus significados se construyen de manera local (Aldred y Jungnickel, 2012). Se entiende, por tanto, que el montar en bicicleta no es únicamente una acción individual, sino también una experiencia colectiva (Vivanco, 2013).

[Las] “dimensiones socioculturales incluyen las manifestaciones y prácticas diarias asociadas con las jerarquías político-económicas y sociales incrustadas en los sistemas de transporte, los significados y experiencias que diferentes personas proyectan y derivan de la bicicleta misma, elecciones y preferencias individuales asociadas a la movilidad diaria, que están estrechamente ligadas a percepciones e ideologías sobre el espacio urbano, las normas sociales, expectativas y códigos informales sobre cómo conducir o las demandas incorporadas y los conjuntos de

habilidades involucrados en navegar por las calles de la ciudad” (Vivanco, 2013, p. 69).

Bajo esta concepción también es importante la identidad ciclista: cómo construimos nuestra imagen ciclista en el entorno, lo que nos hace ser y cómo nos hace relacionarnos con el resto. Con respecto a lo que queremos ser y lo que somos, elegimos la ropa con la que vamos en bici, el tipo de bicicleta que utilizamos y nuestra manera de movernos en el espacio (Cox, 2015). En esta conexión, la relación con el aparato va más allá de la técnica (Rodríguez et al., 2015).

El ciclismo “es muy sensible a las actitudes culturales, las construcciones simbólicas y las relaciones sociales” (Vivanco, 2013, p. 69), y la bicicleta, como tecnología, también se ha convertido en “una herramienta de cambio sociopolítico, ambiental y cultural” (Vivanco, 2013, p. 3). Las prácticas, valores y significados son mutables y el cambio del uso de la bicicleta está relacionado con el cambio social (Lorenzi Fernández y Acero, 2016) en tanto que ha representado el cambio hacia modelos de transporte con repercusión sobre la sostenibilidad social, económica y ambiental (Estevan y Sanz, 1996; Vivanco, 2013).

Los movimientos pro-bici

Para entender el cambio social, es fundamental entender la implicación de los movimientos pro-bici. Forman parte del contexto sociocultural y, poco a poco, diversos estudios académicos van poniendo el foco sobre los mismos (Batterbury y Manga, 2021; Diz, 2015; López, 2017; Vivanco, 2013).

Batterbury y Manga (2021) utilizan la analogía informática del hardware y el software para aplicarla al espacio material e inmaterial de la bicicleta: el hardware se correspondería con la infraestructura como carriles bici, las decisiones de ingeniería para trazar las intersecciones o los aparcamientos, mientras que el software se corresponde con la parte inmaterial. Esta parte, compuesta por los movimientos sociales y organizaciones pro-bici, crea adeptos/as generando cultura ciclista. Los autores llaman a esta parte de *software* el biciespacio (*bikespace*). Otros autores lo han llamado infraestructura humana (Lugo, 2013; Nello-Deakin y Nikolaeva, 2021). Nuestra manera de estar en estos espacios está atravesada por la posición en la estructura social (Batterbury y Manga, 2021).

El movimiento pro-bici, que forma parte de la infraestructura humana, es “un movimiento social basado en la idea de que la acción colectiva es necesaria para presionar al gobierno y a la sociedad para aceptar el uso cotidiano de las bicicletas” (Vivanco, 2013, p. 102). Como movimiento social, opera “tanto en el terreno de los significados, ideas, moralidades, símbolos e identidades culturales como en el terreno de las relaciones de poder” (Vivanco, 2013, p. 103). Sin embargo, las prácticas de los colectivos pueden variar, especialmente con respecto a la relación con las instituciones y el poder instaurado.

Además, el movimiento pro-bici se construye con la particularidad de que la bicicleta es, hoy en día, un símbolo políticamente flexible. “Este tipo de sensibilidad a la flexibilidad de la bicicleta como símbolo político tiene una larga historia, que se remonta a fines del siglo XIX, cuando una diversa gama de intereses políticos, económicos y sociales se apropiaron estratégicamente de la bicicleta para promover sus causas” (Vivanco, 2013, p. 105). Es de especial interés y especialmente reseñable para esta tesis el uso que las sufragistas dieron a la bicicleta, que la convirtieron en símbolo de la emancipación femenina (y de lo cual hablaremos en el siguiente apartado). Otro ejemplo del uso político de la bicicleta lo encontramos durante la Segunda Guerra Mundial, en el que el paro en la producción de coches condujo a la necesidad de reconceptualizar determinados símbolos (otrora basados en el consumo de bienes como el coche) y la bicicleta se convirtió en expresión individual la libertad. Posteriormente, entre los años 60 y 70, la aparición de la lucha medioambiental la volvió a convertir en emblema político de base (Vivanco, 2013).

A pesar de la expansión de la bicicleta, el contenido y la reivindicación política ligada a la misma ni se ha perdido, ni deja de ser necesaria. El movimiento pro-bici global más instaurado, con sus diferentes adaptaciones locales, es la Masa Crítica. La Masa Crítica es una iniciativa que se celebra una vez al mes en diferentes ciudades del mundo. Nació en San Francisco (Estados Unidos) en 1992 y se fue expandiendo con el boca a boca. El movimiento ha vivido diferentes momentos de represión policial y está vinculado a otros movimientos que reclaman la recuperación de las calles para las personas (y no para los coches). Es un sistema sin jerarquías y descentralizado que permite aplicaciones diferentes en las diferentes parte del territorio (López, 2017).

Culturas ciclistas

Si bien las prácticas ciclistas son diferentes, se pueden observar diferencias agrupables. Existen narraciones y percepciones compartidas, creando “un conjunto de conocimientos comunes para los cuales el lenguaje de la cultura parece apropiado” (Cox, 2015, p. 26). Entendemos la cultura urbana de la bicicleta como los significados compartidos, estructuras sociales y experiencias (habilidades, prácticas y normas) asociadas con montar en bici por la ciudad (Vivanco, 2013, p. 58). Es importante señalar que puede diferir entre sociedades concretas, un período o un grupo social (Aldred y Jungnickel, 2012; Cox, 2015). La dimensión sociocultural se vincula con jerarquías político-económicas y sociales vinculadas con los diferentes modos de transporte y en cuyo análisis es importante tener en cuenta los desequilibrios de poder (Cox, 2015, p. 26).

Basándose en el estudio de la cultura de Williams (1985), Cox (2015) advierte de la necesidad de considerar estas relaciones de poder cuando analizamos las culturas del ciclismo y no quedarnos meramente en un análisis descriptivo de las prácticas.

“Tecnologías diversas [refiriéndose a las diferentes tipologías de bicicleta] son el primer elemento en la diversidad de las culturas ciclistas. Nuestra diversidad social con diferentes personas, edades, tamaños y formas, etnias, hombres y mujeres y niveles de fitness producen una diversidad de capacidades. Cada una de la cual interactúa con nuestra variedad de tecnologías para producir una imagen kaleidoscópica del ciclismo, siempre cambiante e impredecible” (Cox, 2015).

Promover un cambio en el modelo de movilidad “requiere el reconocimiento de la diversidad y la vida social de la bicicleta y sus usuarios, complementando y alimentando los cambios materiales” (Batterbury y Manga, 2021, p. 8). Para acompañar la mejora de los entornos ciclistas (materiales) es necesario actuar mediante intervenciones culturales precisas (Aldred y Jungnickel, 2014, p. 86).

Autores como Cox (2015) defienden que la cultura ciclista debería ser entendida como una subcultura en tanto que es una narrativa de grupo fuera de la práctica normativa/hegemónica. Esta normatividad no está vinculada a la mayoría numérica, si no a “la capacidad para establecer y vigilar las normas sociales, legales y políticas” (Cox, 2015, p. 29). El autor considera necesario aclarar esta cuestión en tanto que a principios del siglo XX en algunos lugares de Reino Unido los ciclistas eran mayoría y aun así se

legislaba para los coches. Podría considerarse que los ciclistas “no eran marginalizados numéricamente, sino discursivamente” (Cox, 2015, p. 30).

Sin embargo, autores como Jordi (2016) utilizan el concepto subcultura de la bicicleta para referirse a los subgrupos culturales que se generan en torno a la práctica del ciclismo, y justamente uno de los grandes desafíos del ciclismo urbano que plantea dicho autor consiste en no homogeneizar esta cultura ciclista en tanto que homogeneizarla, favorece la posible absorción del sistema dominante y rompería con ese potencial revolucionario de la bicicleta (Jordi, 2016, p. 144). Es necesario estudiar las prácticas discursivas en torno a la bicicleta, tanto para la academia como para el ámbito técnico, en tanto que son las que dan significado a la elección modal (Ortega y Martínez, 2016).

Existe una herencia cultural histórica en la visión que se tiene sobre la bicicleta y que entronca con la etapa de postguerra en la que se promovió la bicicleta como un vehículo que daba solución en masa a la crisis energética y económica frente a la imposibilidad de acceder al petróleo que alimentaba los tan deseados automóviles (Jordi, 2016; Vivanco, 2013). También existe una visión de la bicicleta que la vincula con el ocio o el deporte y que la aparta de su imagen como modo de transporte factible. Sin embargo, el resurgir de la bicicleta a lo largo del siglo XXI, también ha servido para reconfigurar el significado socioeconómico y cultural de la misma en algunos lugares (Batterbury y Manga, 2021). El uso de la bicicleta también ha llegado ahora a las clases creativas y al símbolo cosmopolita (Hoffmann & College, 2014). Según Jordi (2016), esta diversificación estética de los perfiles ha supuesto en los últimos años cierta ruptura de la estigmatización del ciclismo. En este orden simbólico reproducido socialmente se generan “significados culturales particulares y jerarquías de estatus a través del consumo y posesión de cosas materiales” (Vivanco, 2013, p. 53). Es decir, la bicicleta no escapa a la absorción del sistema capitalista y la diferenciación material sigue haciéndose evidente.

2.3 Cuestiones de género y movilidad

Estos dos grandes apartados previamente detallados tienen una conexión inexorable. Así, para Soto (2014) el patriarcado se materializa en tres dimensiones del espacio urbano: la planificación y el ambiente urbano, el miedo a la violencia en el espacio público y, por último, la movilidad y el transporte. Según Kohler, Lindenberg y Freire (2021), los planes de movilidad siguen siendo opresivos hacia las mujeres en tanto que mantienen la misma lógica histórica de planificación de las ciudades, las cuales, tal y como se ha explicado

anteriormente, mantienen una visión de un supuesto interés general que en verdad responde a la mirada del hombre blanco, joven, con trabajo y heterosexual.

Para indagar en la realidad del ciclismo urbano desde una perspectiva de género, es necesario hacer un repaso por los estudios de género y movilidad, más consolidados, que sirven de marco general para situar las especificidades con respecto a la bicicleta después analizadas.

Si se pretende un cambio en la cultura de la movilidad, es indispensable profundizar en las especificidades de los grupos sociales (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). Por eso es tan importante hablar de la movilidad de las mujeres, porque vivimos en un mundo patriarcal y desigual, y el ni la movilidad en general, ni el ciclismo urbano escapan. La propia posición que ocupan las mujeres en la sociedad las coloca en una forma específica y desigual con respecto a la movilidad (Miralles-Guasch, 2010).

2.3.1 Diferencias de género en la movilidad

Desde finales de los años 70 del siglo XX, el interés académico por las diferencias en los desplazamientos entre mujeres y hombres aumentó. Las geógrafas feministas comenzaban entonces a reivindicar la inclusión de un prisma hasta ese momento invisibilizado (Rosenbloom, 1978). Durante las primeras décadas, las investigaciones realizadas solían tener un carácter cuantitativo, se localizaban mayormente en Estados Unidos y Reino Unido (ver revisión de Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020), y se centraban en estudiar cómo el género influía a la movilidad (Hanson, 2010; Law, 1999). Con el giro cultural de la geografía, nuevas maneras de investigar la relación entre el género y la movilidad aparecen de la mano de metodologías cualitativas, y se incluye otra línea de investigación que parece centrarse en cómo la movilidad afecta al género. Esto ha hecho que, según Hanson (2010), existan dos líneas claramente diferenciadas en los estudios de género y movilidad. En primer lugar, un grupo de estudios cuantitativos que suelen estudiar cómo el género afecta a la movilidad y un conjunto de estudios cualitativos centrados en cómo la movilidad afecta al género. Si bien Hanson en su artículo ya convidaba a conjugar ambos enfoques para conseguir un análisis más holístico, según Ravensbergen, Buliung y Laliberté (2019) esta problemática aún no se ha superado.

Estudiar las diferencias de género es fundamental para entender cómo actúan las desigualdades, y gracias a los estudios cuantitativos que han analizado grandes cantidades de información, se ha podido constatar que existen patrones de movilidad diferentes según el género (Hanson, 2010). Además, no solo está ampliamente constatado que la movilidad entre hombres y mujeres es diferente, si no que dentro de las mismas hay diferencias sociodemográficas, ya sea por edad o por niveles de renta (Díaz, 1989).

En un modelo territorial pensado para el coche privado se ha podido observar que son los hombres suelen ir en automóvil mientras que las mujeres se desplazan en transporte público o caminando (Hanson, 2010; Miralles-Guasch, Melo y Marquet, 2016). Además, cuando las mujeres se mueven en coche, lo suelen hacer como acompañantes y no como conductoras (Miralles-Guasch, 2010).

También en el acceso al coche existen desigualdades de género. Para empezar, hay una gran diferencia entre mujeres que tienen el carnet con respecto a los hombres. En 2002, ellas representaban un 37,9% frente al 62,1% de ellos (Cebollada y Miralles-Guasch, 2004). La diferencia se mantiene a diferentes edades y de niveles de estudios, aunque esta desigualdad se ha ido reduciendo en los últimos años. Con respecto al uso del coche, “en 1980, de cada 100 personas que conducían, un 22,9% eran mujeres, frente al 77,1% de hombres”, y los datos no mejoran para la década de los 90, en la que cuatro de cada cinco mujeres no tenían acceso independiente a un coche. De hecho, en la mayoría de los hogares donde solo tienen un coche (esto es, en el 60%) se prioriza al hombre en el acceso al mismo (Miralles-Guasch, 2010, p. 36). A parte del aspecto cuantitativo, desde la geografía cultural también se ha trabajado en entender la relación de la masculinidad y los códigos y símbolos de género vinculados a los automóviles y el transporte (Law, 1999).

Este desigual acceso al coche en una ciudad que se ha construido para el mismo, se traduce en la exclusión de las mujeres hacia otros ámbitos, como por ejemplo el laboral. En ciudades dispersas, sin diversidad de usos y con un sistema de transporte público deficiente (Miralles-Guasch et al., 2016), la exclusión social se agudiza (Cebollada, 2006).

Advierten que incluso en igualdad de condiciones materiales, las mujeres siguen siendo más propensas a escoger el transporte público (según los autores existe mayor

preocupación de las mismas por el medio ambiente y un hábito menos sólido con respecto a conducir automóviles). Más allá de los estudios factoriales, conviene profundizar en estas motivaciones desde perspectivas cualitativas para indagar en las dinámicas de poder subyacentes en las decisiones.

Hay otro origen fundamental de las desigualdades que se debe a que los planes de movilidad se han centrado en responder a las necesidades de desplazamiento al trabajo, centrándose en lo productivo y obviando lo reproductivo que ha estado históricamente en manos de las mujeres. Estas han quedado en los márgenes y al obviar sus necesidades se ha alimentado aún más la desigualdad a la accesibilidad. Por ello ha sido un avance fundamental la incorporación del concepto de *movilidad del cuidado*: Sánchez de Madariaga ha insistido durante años en la necesidad de que las políticas de transporte pongan mayor énfasis en incluir una perspectiva de género de la movilidad, que hasta ahora no han tenido prácticamente impacto en la organización de los sistemas de transporte.

“El concepto de *movilidad del cuidado* reconoce la necesidad de evaluar e identificar los viajes diarios relacionados con las actividades del cuidado. El cuidado se entiende como el trabajo, normalmente no remunerado, realizado por personas adultas para atender a menores y otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado para el mantenimiento del hogar” (Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020, p. 91).

Poco a poco se ha ido dando importancia a estos viajes que se realizan para llevar a cabo las tareas cotidianas, más allá de ir al trabajo, y cuyos recorridos y horarios varían notablemente con respecto a los desplazamientos laborales. Además, se suelen caracterizar por el encadenamiento de unas actividades con otras, frente a la pendularidad característica del *commuting*. Jirón e Iturra (2014) afirman que el estudio de los desplazamientos personales también debe tener en cuenta la existencia de acompañantes en los trayectos (los desplazamientos grupales). Esto es especialmente importante para los desplazamientos de las mujeres, que son las que suelen tener a su cargo a personas dependientes (de diferentes edades) y a las que suelen acompañar en las tareas de cuidados. La red de vínculos y cuidados de la vida cotidiana, también se da durante los desplazamientos.

En cuanto a la cobertura espacial, las mujeres tienen un rango espacial menor en su movilidad cotidiana (Hanson, 2010). Siendo los datos de desplazamientos al trabajo los más abundantes, las mujeres suelen trabajar más cerca de casa existiendo menos casos de *commuting* extremo (esto es, desplazamientos al trabajo de más de 90 minutos de duración) (Hanson, 2010). Sin embargo, la movilidad de las mismas es mucho más compleja en número y variedad de motivos (Scheiner y Holz-Rau, 2015). Esto está relacionado con la doble carga vinculada a lo reproductivo: tal y como se ha dicho, suelen ser ellas las que se encargan de las compras, así como las que se encargan de acompañar a personas dependientes (Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020). En esta secuencia de desplazamientos más cortos, se crean combinaciones encadenadas con múltiples paradas en la búsqueda de la máxima eficiencia de sus viajes (Scheiner y Holz-Rau, 2015). Sin embargo, cuando el motivo es el ocio, ellos se mueven más que ellas (Miralles-Guasch, 2010).

En cuanto a la elección de los trayectos, tal y como explicábamos en el apartado de género y espacio público, la movilidad de las mujeres está en gran parte marcada por su percepción de la inseguridad en el espacio público. La inseguridad en el espacio público se traduce en una limitación de la movilidad provocada por las estrategias que se ven obligadas a trazar ante el miedo a la violencia (física o sexual), y por tanto, tal y como señalábamos, en una limitación al derecho a la ciudad (Whitzman, 2013). La inseguridad personal es una barrera sobre todo a la hora de desplazarse en transporte público (Soto, 2017), con modos activos como caminar (Souza, Bittencourt, y Taco, 2018) o ir en bicicleta (Whitzman, 2013). Obviamente, tal y como se ha comentado, también sucede con zonas concretas y momentos concretos (como la noche). Como particularidad, las mujeres se sienten más seguras cuando más peatones alrededor, a la vez que les incomoda la presencia de hombres desconocidos (Souza et al., 2018).

2.3.2 Movilidad sostenible para el urbanismo feminista

Las diferencias del modelo femenino de desplazamientos se corresponden con un modelo de movilidad más sostenible: menos tiempo, más proximidad y más transporte público (Hanson, 2010). Un modelo de movilidad más sostenible, acompaña favorablemente a los propósitos del urbanismo feminista (Col·lectiu Punt 6, 2019). Aun así, las distancias entre las diferencias de género de la movilidad se van acortando. El modelo femenino está aumentando la presencia del vehículo privado motorizado; ha aumentado la velocidad y

también la distancia de los desplazamientos. Este recorte de la distancia entre modelos ha llevado a la defensa, por parte de algunos posicionamientos feministas, de que los cambios son positivos para el empoderamiento del colectivo. El problema de esta concepción es asumir que el modelo masculino es un ideal al que hay que llegar; un modelo, que no hace falta recordar, genera muchos más daños colaterales y que es más insostenible que el femenino (Miralles-Guasch, 2010). Aunque desde el feminismo se defiende la igualdad de oportunidades a través de la igualdad en la accesibilidad (y por tanto pueda parecer que se quieren igualar los niveles de uso del coche de las mujeres a los niveles de uso del coche a la de los hombres) la realidad es que ese razonamiento nos llevaría a una situación de perjuicios medioambientales mucho mayores. Por tanto, la solución radica en tratar de acercar las prácticas a lo que se ha denominado el modelo femenino de desplazamiento (no por apelar a una esencia cuidadora de la mujer, sino porque para bien y para mal, la socialización en la sociedad patriarcal ha derivado en estos comportamientos). Así se reducirían el número de viajes en automóvil, potenciando los desplazamientos en transporte público y de movilidad activa.

El modelo de ciudad actual no escapa al sistema capitalista y además de insostenible a nivel medioambiental, sucumbe a los intereses del capital y prioriza lo productivo en contra de lo reproductivo (Katz, 2001). Por esto, cuando hablamos de sostenibilidad, tal y como hemos dicho anteriormente, nos referimos únicamente a la sostenibilidad medioambiental, sino también a la social. Esto es, según Sanz (2008): reducir el deterioro de la salud (por la contaminación, pero también por la sedentarización), reducir los accidentes, acabar con el miedo o las preocupaciones en el espacio público, fomentar las relaciones vecinales, promover que los espacios públicos sean inclusivos con todos los grupos sociales y disminuir el tiempo de los desplazamientos. El aumento de la sostenibilidad en sus diferentes ámbitos encaja con las propuestas del urbanismo feminista; una ciudad feminista propone, en esencia, poner lo reproductivo al nivel de lo productivo y exige visibilizar también los costes medioambientales, económicos y sociales del actual modelo capitalista (Col·lectiu Punt 6, 2019; Miralles-Guasch, 2010).

García Ramon, Ortiz y Prats (2014, p. 29) proponen una visión de la ciudad “holística, donde se tendrían que tener en cuenta tanto los espacios domésticos como los comunitarios y colectivos; tanto los aspectos de la inseguridad y el miedo como los relacionados con la movilidad de las personas; tanto las asociaciones de vecinos y vecinas como las políticas urbanas”. Esto es, construir desde nuevos razonamientos.

Estas propuestas, aplicadas a la movilidad, son herencia directa de la teoría de Jacobs (1973). Es necesario recuperar la calle, el barrio y la proximidad para hacer frente al modelo de ciudad de la modernidad vinculado a la velocidad y la lejanía. Hay que aspirar a un ideal en el que cualquier persona se pueda desplazar por la ciudad sin tener que recurrir al transporte privado motorizado (Delclòs-Alió y Miralles-Guasch, 2021), confrontando el paradigma del urbanismo moderno de ciudades pensadas asumiendo que el 100% de las personas conduce un coche (Pain, 1991); lo que ha provocado una gran segregación espacial; por su carácter excluyente, genera que muchas mujeres que sustentaban con el trabajo reproductivo este modelo, quedan aisladas en la periferia (física y metafórica) al depender sus conexiones del acceso al automóvil (Miralles-Guasch, 2010).

Cambiar esta manera de entender la ciudad pasa por cambiar la manera en la que concebimos la movilidad. Las autopistas urbanas o vías rápidas de la ciudad se ponen en cuestionamiento para dar paso a otras formas que fomenten las relaciones sociales y que rompan esta dependencia del vehículo privado motorizado (Miralles-Guasch, 2013). Porque esta instaurada manera de concebir la ciudad es patriarcal, en tanto que segrega, expulsa, excluye y rompe con los espacios de socialización convirtiéndolos en conexiones viarias para ir al trabajo en detrimento de la propia vida (Wolf, 1996). Aumentar la proximidad entre las actividades permite, a su vez, el poder compatibilizarlas en lo cotidiano con mayor facilidad (Miralles-Guasch, 2010). Por eso las feministas, no solo desde la academia sino desde administración, están trabajando a diario por incluir nuevas perspectivas en la planificación de las ciudades a través de nuevos métodos que incentiven la participación (a menudo obligada) de las mujeres y las identidades disidentes (Bofill, 2008; Ortiz, 2018).

El modelo de movilidad femenino se lleva a cabo sin necesidad de mayor velocidad, transporte privado, ni tanta contaminación, por lo que es el modelo a reivindicar. Esto pasa por dejar de utilizar la mirada masculina en el análisis de la movilidad, ya que el modelo femenino se adapta más a este paradigma de la sostenibilidad que se presenta, con más incidencia, en el siglo XXI. “Hace falta reivindicar ciudades más accesibles y no más rápidas, más próximas y no más distantes, más caminables y menos contaminadas” (Miralles-Guasch, 2010, p. 44).

Siendo el ciclismo urbano eje central de esta tesis, cabe preguntarse y seguir profundizando, así como lo hace Jordi (2016, p. 144) si la bicicleta puede suponer “una transformación radical de los afectos en la ciudad y una reversión del modelo de producción-consumo depredador del medio o más bien una revolución de la estética de la ciudad”.

2.3.3 La bicicleta y el género

La bicicleta resurge como respuesta a muchos de los problemas en los que ha desencadenado el urbanismo moderno en conjunción con el capitalismo. El estudio del uso de las bicicletas es una ventana a diversas dinámicas de poder que se dan en el espacio urbano (Batterbury y Manga, 2021); y este medio de transporte que se muestra, a priori, mucho más accesible que el coche, tampoco consigue escapar a la desigualdad de género.

Desde su aparición, la bicicleta vive y ha vivido una constante tensión de género (y clase) (Chen, 2016). Con la bicicleta asoma el empoderamiento y la liberación, a la vez que se ve interpelada constantemente por las normas estructurales de género. Adquiere un significado propio para las mujeres, que no siempre pueden escapar a la herencia histórica e impositiva de una cultura masculinizada y machista (Heim, 2019). Al final, tal y como afirma Massey (1994), tanto la movilidad como el lugar construyen el género. Las mujeres han montado en bicicleta retando a las normas de género y usando una tecnología que en su origen (en algunos países como Arabia Saudí hasta hace pocos años) se consideraba vetada para su uso; lo han hecho, además, en un espacio público que tal generizado y masculino. Esto nos lleva a la total necesidad de profundizar la relación del género, la bicicleta y el espacio urbano.

Es inevitable pasar por alto la época victoriana (por ser el momento histórico más conocido cuando hablamos de mujeres y bicicleta). Esto es, el uso y proclama que de las dos ruedas hicieron las sufragistas a finales del siglo XIX. Esta época histórica no pasa desapercibida como referente a cualquier alegato feminista del ciclismo en la prensa actual (Grodira, 2016; Vaquerizo, 2017) y tampoco ha pasado desapercibido para la Academia (Bonnell, 1990; Chen, 2016; Corona, 2017; Griffin, 2006; Mackintosh y Norcliffe, 2007; Simpson, 2001). Sufragistas como Susan B. Anthony o Alice Hawkins utilizaron la bicicleta como símbolo del cambio y del empoderamiento que desembocaría en la consecución del voto femenino. Esta nueva forma de movilidad retaba las normas de género desde los cambios en la manera de vestir (de las pomposas faldas a los

pantalones holgados que permitían utilizar la bicicleta) a la mayor libertad que ofrecía el desplazarse (para las burguesas) de manera autónoma. Este periodo es un claro ejemplo de cómo la bicicleta se constituye como símbolo del cambio social en relación al género.

Los significados propios que se le dan al ciclismo urbano varía según el contexto y los diferentes grupos sociales, especialmente en los territorios en los que es un modo minoritario (Steinbach et al., 2011). No son diferencias exclusivas de género, si no que vienen atravesadas por la interseccionalidad de otras opresiones (edad, clase, raza, capacidades, etc.) (Mackintosh y Norcliffe, 2007; Ravensbergen et al., 2019; Steinbach et al., 2011).

Los intentos por estudiar las diferencias de género en el uso de la bicicleta comienzan a ser notorios y han aumentado en la última década. Según la revisión realizada de los artículos publicados en la base de datos de Web of Science, Scopus y Dialnet, se han encontrado 40 artículos publicados hasta 2019 con la temática de género y ciclismo, habiéndose descartado aquellos centrados en cuestiones médicas o fisiológicas. La mayoría de artículos comienzan a publicarse a partir de principios de los 2000. Eran estudios de caso centrados en Reino Unido (Dickinson, Kingham, Copsey y Pearlman, 2003), Estados Unidos (Emond, Tang y Handy, 2009) y Australia (Garrard et al., 2006).

Gran parte de estos trabajos se han acercado a la cuestión a través de métodos cuantitativos y han tratado de analizar las diferencias de género creando modelos estadísticos que determinen los factores a la hora de la elección modal según, por ejemplo, la motivación de los viajes (laboral o recreacional), la distancia, la percepción de riesgo o la percepción de seguridad en las infraestructuras. Si bien, esta crecida de interés especialmente observable en los últimos cinco años a través del aumento exponencial de artículos no acaba de aportar conclusiones definitivas en las causas de estas diferencias (Mitra y Nash, 2018). También es reseñable el binarismo de género como corriente predominante de los estudios (Ravensbergen et al., 2019).

Con respecto al caso español, sobre género y bicicleta solo se conoce el estudio sevillano llevado a cabo por Huerta y Gálvez (2016) bajo el título *Imaginario, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla*, en el que, partiendo de los datos que afirman que en Sevilla solo el 35% de las personas que se desplazan en bicicleta son mujeres, se estudian los contrastes entre edades, horarios y zonas de la ciudad utilizando

métodos cualitativos. Además, incluyen la masculinización de los espacios como un elemento restrictivo a la hora de facilitar el acercamiento de la mujer al mundo de la bici.

Algunas conclusiones tras los diferentes estudios llevados a cabo en países occidentales (tales como Canadá, Estados Unidos, Reino Unido o Australia) muestran que el ratio de mujeres que van en bicicleta es menor que el de los hombres (Buehler y Pucher, 2012; Emond et al., 2009), tanto para el ciclismo como forma de transporte como para el ciclismo recreativo (Garrard et al., 2006). Con respecto a la cuestión demográfica, también sucede con los diferentes grupos de edad (Pucher y Buehler, 2008). Esto es una generalidad para los países en los que el reparto modal es bajo para la bicicleta, pero en países donde el reparto modal es más alto, los porcentajes de ciclismo por parte de las mujeres son iguales o incluso mayores que los de los hombres. Así, en Alemania encontramos que de las personas que se desplazan en bici un 49% son mujeres, en Dinamarca un 55% y en Países Bajos un 56% (Buehler y Pucher, 2012); también sucede con los grupos de edad (más personas mayores van en bici). Sin que se preste a equivocación, también cabe aclarar que el mero aumento de masa ciclista no conlleva un aumento en el número de mujeres a pedales. Es necesario que las políticas se preocupen por los grupos infra-representados (Aldred, Woodcock y Goodman, 2016). De hecho, el resurgir de la bicicleta en países como EE.UU. sigue estando generizado, y son los hombres los que más aumentan (Pucher et al., 2011).

Todo apunta a que, al menos en los países con un reparto modal de ciclismo bajo, las mujeres suelen estar menos predispuestas a montar en bici y se muestran menos seguras de su conducción (Dill y McNeil, 2013). Al final, según McDowell (2000, p. 20) “todos actuamos como nos dictan nuestras ideas, que siempre responden a una creación cultural y están histórica y espacialmente situadas”. Abord de Chatillon (2021) lo vincula a la comentada teoría de Young (2005) sobre la motilidad femenina, aplicada a la relación del cuerpo y la bicicleta. Esto encaja con la idea de que las diferencias de género en las maneras de utilizar la bicicleta se gestan desde una edad muy temprana (Sayagh, 2018).

Sin embargo, tal y como afirma Van der Kloof (2015), si bien hay quien pueda declarar que la infraestructura (en los países en los que se ha conseguido la igualdad de género en su uso) podría considerarse de género neutro, la imagen y el uso de la propia bicicleta no lo son. En un sentido más profundo, las diferencias por género siguen existiendo.

Según Ravensbergen et al. (2019), existen dos grandes ideas en las que se han centrado la mayoría de investigaciones en un intento de explicar esta participación más baja de las mujeres: la primera idea gira en torno a la hipótesis de que las mujeres son más sensibles al riesgo y, por tanto, a la preocupación por su seguridad (Buehler y Pucher, 2012). Esto ha llevado a diversos razonamientos sobre la importancia de ofrecer mayor inversión en infraestructuras para aumentar el ciclismo entre las mujeres (Akar, Fischer y Namgung, 2013). Aunque las mujeres muestren una preferencia mayor por la segregación de la infraestructura del tráfico motorizado, lo cierto es que ningún grupo social muestra su preferencia por la integración con el mismo (Aldred, Elliott, Woodcock y Goodman, 2017). Sin embargo, a pesar de que algunos estudios afirman que la creación de infraestructura llama a la participación de estos colectivos, sin ir acompañada de otras políticas más integrales que acompañen la introducción del ciclismo urbano en la ciudad, no se garantiza que se consiga una comunidad ciclista consolidada (Anaya y Cebollada, 2017; Emond et al., 2009). Además, hay que tener en cuenta que la preocupación por la seguridad puede no ser exclusivamente por los riesgos viales (Akar et al., 2013), si no que también hay que incluir la preocupación por la seguridad personal.

La segunda idea que ha guiado las investigaciones académicas de la relación entre el género y la bicicleta giran en torno a la hipótesis de que las mujeres ven afectada su movilidad ciclista por tener mayores responsabilidades domésticas y por las numerosas estrategias que se ven obligadas a trazar para optimizar su eficiencia (tal y como se ha comentado en apartados previos). La consecuencia es que el uso y el tipo de actividades que llevan a cabo son diferentes (Brey, Castillo-Manzano y Castro-Nuño, 2017), tanto para el *commuting* como para el ciclismo recreativo (Heesch, Sahlqvist y Garrard, 2012), y que en muchas ocasiones se ven afectadas por la movilidad del cuidado ya mencionada, por ejemplo, al ser madres (Eyer y Ferreira, 2015).

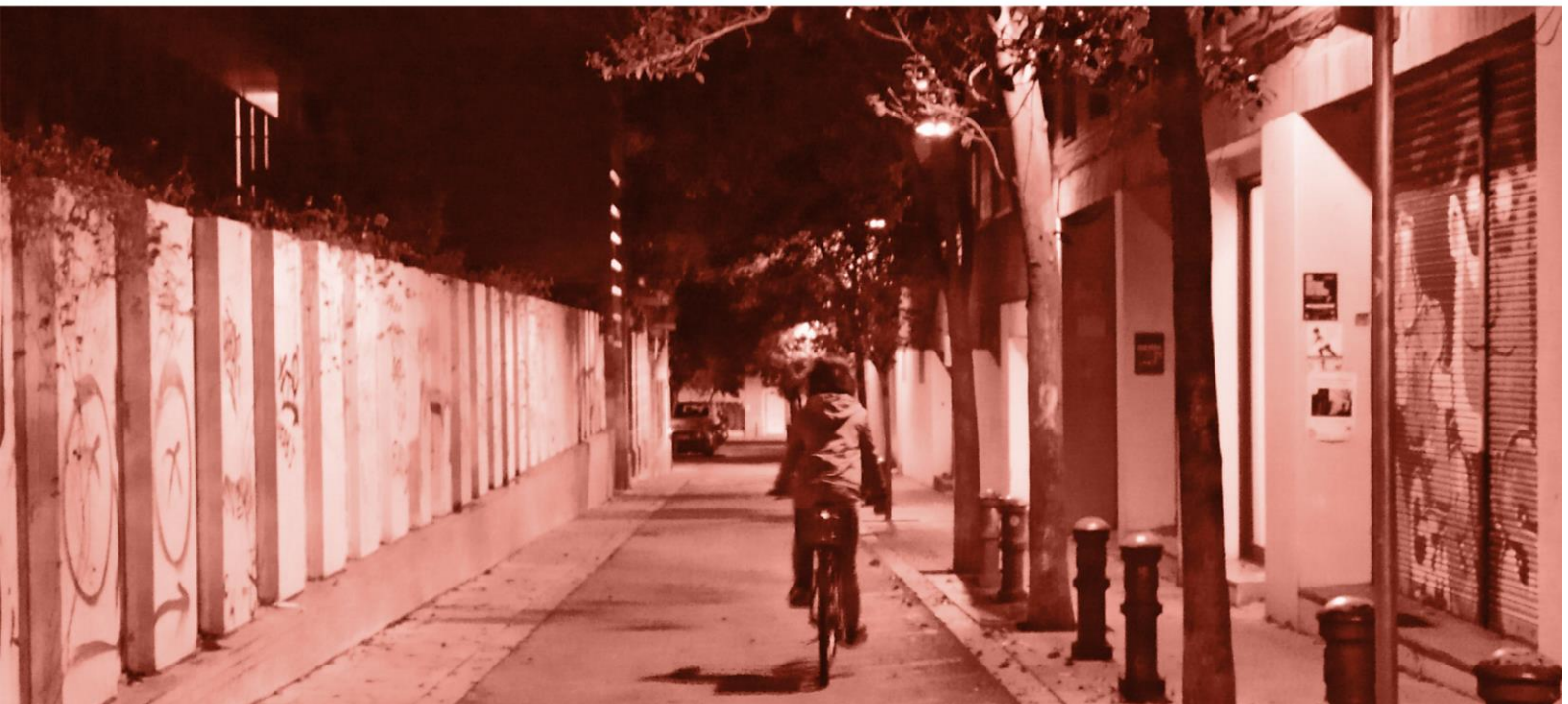
Sin embargo, estas dos hipótesis principales, escapan de la influencia de otros factores socioculturales en tanto que se conocen excepciones en las mujeres tienen mayores tasas de ciclismo que los hombres (Garrard, Handy y Dill, 2012; Steinbach et al., 2011); incluso ciudades como Tokio, en las que estas mismas mujeres que son mayoría en el ciclismo urbano, lo utilizan para hacer gran parte de viajes de servicio doméstico (Goel et al., 2022). La doctoranda Marion Lagadic está investigando el caso concreto de Tokio, pero aún está pendiente de publicación.

Los estudios que tratan de cómo el género afecta a la movilidad son limitados porque “se identifican los patrones masculino-femenino, pero los procesos de género subyacentes (...) no se consideran de manera adecuada o profunda” (Ravensbergen et al., 2019, p. 6). Por ejemplo, si se proclama una mayor sensibilidad al riesgo (o más en concreto al tráfico) no se intenta explicar el porqué de estos resultados. Según Ravensbergen et al. (2019), este tipo de estudios conllevan dos peligros principales: el primero, es que se obvian las relaciones de poder de género. El segundo es que ayudan a generar discursos sobre estereotipos socialmente desiguales en el ciclismo. Por esto es importante seguir profundizando y que los estudios se enmarquen dentro de la teoría feminista.

Poco a poco van apareciendo investigaciones que ponen el centro en cómo la bicicleta se relaciona con la producción del género y el espacio urbano, teniendo en cuenta el sistema sociocultural que envuelve las prácticas (Bonham et al., 2015; Heim LaFrombois, 2019; Horton, Cox, y Rosen, 2007; McBeth, 2009). En el caso de Heim LaFrombois (2019), centrándose en la generización del espacio público y cómo se relaciona con la construcción o la resistencia de las identidades, y en el caso de Bonham et al. (2015) centrándose en las prácticas discursivas con respecto a las bicicletas como objetos. Otro de los estudios reseñables desde el feminismo y la óptica cualitativa muy reciente lo desarrolla Abord de Chatillon (2021) en el cual amplía la relación de las prácticas ciclistas vinculándola con la reparación de bicicletas desde una óptica feminista. Estas últimas líneas de estudios entroncan con los objetivos de la presente investigación.

Capítulo 3

La apuesta metodológica



Capítulo 3: La apuesta metodológica

3.1 Planteamiento general de la investigación

El objetivo de esta investigación, tal y como se ha descrito en la parte introductoria de la presente tesis, se basa en el análisis del ciclismo urbano en Barcelona desde una perspectiva de género. Para ello, es necesario contemplar un complejo escenario relacional entre el ciclismo urbano, la producción del espacio y el género, así como el contexto que acoge estas relaciones. Nuevas apuestas en los sistemas de movilidad ante la crisis climática y el aumento de la visibilización de las desigualdades de género también nos hacen poner el centro del análisis en cómo se reproducen y se resisten estas diferencias y cómo afecta esto a las prácticas ciclistas. Por este motivo, se ha elegido que la producción de datos de este estudio se base en una metodología cualitativa, siguiendo, por otro lado, parte de la trayectoria histórico-metodológica de los estudios de género (Baylina, 1997). A continuación, se ofrece información sobre las fuentes secundarias consultadas, las técnicas cualitativas aplicadas y la descripción del área de estudio

3.1.1 La revisión de fuentes secundarias

Aunque no es un objetivo ni un eje fundamental de la investigación, también se han tenido en cuenta diversas fuentes secundarias existentes de carácter cuantitativo con respecto a la ciudad de Barcelona sobre género y ciclismo. Los datos cuantitativos proporcionados por estos informes se han utilizado como apoyo complementario a la investigación; una base cuantitativa que, aunque necesariamente requiera mayores apuestas académicas e institucionales, nos ayuda a entender el escenario sobre el que se ubica nuestro objeto de estudio. Esta carencia explica la falta de interés en analizar el ciclismo urbano en general, y desde una perspectiva de género en lo concreto.

A continuación, se citan brevemente las encuestas o informes consultados sobre ciclismo urbano en general y sobre género en lo concreto.

- **EMEF (Enquesta de mobilitat en dia Feiner):** La encuesta más importante sobre movilidad en Barcelona es la Encuesta de Movilidad en Días Laborables (En catalán: Enquesta de mobilitat en dia feiner – EMEF). Desde 2003 se realiza cada año, y está supervisada por el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona (IERMB). En esta encuesta oficial, el universo de estudio son todas las personas residentes en la Región Metropolitana de Barcelona mayores de 15 años. La encuesta, en formato telefónico, se interesa por la movilidad del último día laborable (de lunes a viernes no festivos). Esta encuesta ofrece a la Administración la posibilidad de conocer cómo se mueve la población en un día laborable y estudiar la percepción que la población tiene sobre el transporte y sobre sus desplazamientos cotidianos. Por su periodicidad, esta encuesta permite analizar la evolución en los patrones generales de movilidad de la población así como en las percepciones (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2020). Hasta el informe de 2013, no aparecen ofrecen los datos por sexos de uso de la bicicleta (los datos desagregados no ofrecen más detalles que las diferencias numéricas generales).

- **El Barómetro de la Bicicleta 2019 (GESOP, 2019):** Una encuesta estatal realizada cada dos años por La Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), la DGT y la Federación Española de Municipios y Provincias. En la edición de 2019, incluyen en el análisis la perspectiva de género (Barómetro de la Bicicleta 2019, 2019).

- **Encuesta Baròmetre de la bicicleta 2019:** Llevada a cabo por el Instituto DYM como encargo del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña. Se ha realizado desde 2006 para conocer el uso y la percepción de la bicicleta en el territorio catalán (Instituto DYM, 2019).

- **Informe *Mujeres y personas no binarias en bici: Estudio de movilidad ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista* (Col·lectiu Punt 6, 2020):** Es un estudio piloto donde comienzan a incorporarse perspectivas necesarias y obviadas

a la hora desarrollar la infraestructura ciclista. Consta de una encuesta online a 537 mujeres y personas no binarias, así como de tres talleres participativos en diferentes barrios de Barcelona para recoger datos cualitativos. Estos resultados y una investigación posterior del Col·lectiu Punt 6 junto con Esther Anaya, culminaron en 2021 con el informe de propuestas *Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona* (Col·lectiu Punt 6 y Anaya, 2021).

- **Informe “Saps per on van les bicis a Barcelona?” de 2018:** Estudio liderado por el BACC en colaboración con la AMB y el Ayuntamiento de Barcelona y llevado a cabo con datos generados durante la campaña de 30 días en bici por 1718 participantes. La presentación pública se realizó en la sede de Amics de la UNESCO a cargo de Rubén Carbonero el día 19 de septiembre de 2018.

Por otro lado, se conoce que el Ayuntamiento de Barcelona tiene instalados contadores de bicicletas desde el año 2003 (Márquez, 2011), pero los resultados no están siendo explotados. Además, los datos de desplazamiento de Bicing (la bicicleta pública de Barcelona) serían de especial relevancia a la hora de poder analizar patrones de desplazamiento según diferencias de género, pero tampoco se están haciendo públicos.

3.1.2 La investigación cualitativa

Sin embargo, la principal apuesta metodológica de esta investigación es la producción de datos a través de la metodología cualitativa. Una parte se ha llevado a cabo con entrevistas en profundidad y otra parte a través de la observación participante. A través de estas técnicas se ha pretendido interpretar la visión y vivencia de las mujeres desde su propio punto de vista (Valles, 2002).

La visión cualitativa es fundamental para acercarse al género y la movilidad poniendo el centro en las subjetividades. Es una metodología característica de los estudios de género (García Ramon, Ortiz, y Prats, 2014) así como de los estudios vinculados al giro de la movilidad (Urry, 2007). A través de estos métodos, nos acercamos a la realidad que queremos estudiar de manera más sensible, indagando en la cotidianeidad y las percepciones del espacio y la ciudad en bicicleta. Esto nos permite, también, profundizar en el miedo y las relaciones de poder (Koskela, 1999). Desde este acercamiento podemos adentrarnos en el sistema sociocultural que rodea las prácticas. A través de la metodología

cuantitativa, podemos medir comportamientos físicos, como observar y cuantificar los viajes al trabajo, pero no podemos explicar cómo se produce y reproducen las desigualdades de género o cómo se negocia el espacio.

Observación participante

La observación cualitativa sucede en los lugares donde se gesta de manera natural la información que forma parte de nuestra investigación. Es el contexto natural y cotidiano en el que decidimos participar para vivir nuestro objeto de estudio. En ese contexto se buscan los significados (Valles, 1997). Según Valles (1997), un observador participante se diferencia de un participante ordinario en: tiene un propósito doble cuando se implica en tanto que las está estudiando, esto le lleva a aumentar su atención con respecto a todo lo que pasa a su alrededor, debe de estar abierto a estudiar la situación y las distintas vertientes culturales, saberse dentro y fuera de la escena, examinarse a sí mismo con la introspección constante y la sistematización y registro de las observaciones y la reflexión.

Además de la observación participante planificada, también se han contemplado observaciones casuales producto de la serendipia, siempre presentes en la investigación (Valles, 1997). A lo largo de los últimos años he presenciado muchas conversaciones sobre la bicicleta entre chicas, muchas veces incluso de fiesta. De hecho, también muchas veces he utilizado la broma de “si seguís así, saco la grabadora”. En ocasiones ha sido provechoso, en otras simplemente ha sido agotador. Realizar una investigación tan prologada en el tiempo sobre una temática que está a la orden del día, incluso en tus espacios de ocio, puede llegar a cansar (especialmente si no tienes un buen día o si te apetece desconectar de un tema que llega a monopolizar tu energía). Al principio apuntaba algunos datos al llegar a casa, o incluso en notas del móvil. Después, el propio principio de saturación hizo su efecto. Sin embargo, esto también ha sido un beneficio en tanto que me ha dado nuevas oportunidades o visiones que no había contemplado (por ejemplo: mirando Instagram, vi una publicación de una chica quejándose sobre lo incómodo que es ir en bici cuando tiene la regla y contacté con ella para hacer una entrevista).

Colectivos Pro-bici: Cicliques y Las Palometas:

Cicliques: En enero de 2019, cuatro meses antes del IV Encuentro de Ciclistas Diversas, me puse en contacto con el colectivo Cicliques, un colectivo no mixto de ciclistas de Barcelona (mujeres, bolleras y trans). Desde principios de enero comencé a formar parte

de las asambleas de organización del encuentro, compuestas por entre cinco y diez personas (según la asamblea), y realizadas con un margen aproximado de entre siete y quince días hasta el día 5 de abril (con mayor intensidad en las semanas previas de la realización del mismo). Además de las asambleas, se hicieron diversas actividades de promoción: asistencia conjunta a la Massa Crítica de Barcelona, mercadillos, talleres de mecánica, etc. En la Figura 1, aparece un taller de autorreparación de bicicletas abierto al público organizado por Cicliques en el bar La Raposa del Poble-Sec el 17 de marzo de 2019.

Figura 1: Taller autorreparación de bicicletas en La Raposa



Fuente: redes sociales de Cicliques

Tras el Encuentro de Ciclistas Diversas hubo un parón y en febrero de 2020 nos volvimos a reunir para reorientar la estrategia colectiva. La pandemia no ayudó a poder llevar a la calle otras acciones. Desde entonces, la actividad se mantiene de manera no periódica pero sí constante, y funcionamos por estímulos de actividades concretas, sin responder a dinámicas de asambleas semanales. En junio de 2021 viajamos juntas a Bilbao al V Encuentro de Ciclistas Diversas, organizado por el colectivo no mixto MTB Andreak. Estos encuentros suponen mantener contacto con los colectivos no mixtos de otros territorios. Por otro lado, también colaboramos de manera puntual en proyectos liderados

por algunas entidades afines, como Biciclot o el Col·lectiu Punt 6. En total, han sido tres años y cinco meses vinculada a Cicliques. La relación nunca ha sido puramente desde la posición de investigadora, sino que he formado parte de las decisiones, así como he establecido vínculos personales con las más activas. En el apartado de posicionalidad, reflexiono sobre las implicaciones éticas y emocionales de esta relación.

Figura 2: Carteles del evento de ciclistas diversas de Barcelona y de Bilbao



Fuente: redes sociales de los colectivos

Las Palometas: En noviembre de 2019 se inicia el taller de autorreparación de bicicletas no mixto en el Ateneu Rosa de Foc. Me incorporo al taller a las dos semanas de funcionamiento. Abre cada tarde de jueves durante cuatro horas. Estuve yendo de manera activa asumiendo responsabilidades en el espacio durante un año. En octubre de 2020 recibimos un curso de mecánica básica (no mixto) en una escuela profesional interesada en orientar los próximos cursos a mujeres (Escuela de Mecánica EMEB). A finales de 2020 dejo de asistir al taller de manera regular, pero me mantengo en el grupo de apoyo y aparezco puntualmente en actividades concretas. La última asamblea a la que asistí fue en noviembre de 2021. Desde el inicio hasta la actualidad (dos años y medio) he estado encargada de la cuenta de Instagram del taller. De la misma manera que en Cicliques, la relación que me une con las personas más activas del taller se ha convertido en un vínculo personal. Actualmente el taller está cerrado por la falta de relevo de talleristas.

Figura 3 (izquierda): Taller de autorreparación de bicis no mixto Las Palometas

Figura 4 (derecha): Curso de mecánica no mixto en la Escuela EMEB



Fuente: Redes sociales de Las Palometas y EMEB

Asistencia y registro de eventos ciclistas

Además de la participación activa en estos dos colectivos, he asistido a diversos eventos de promoción de la bicicleta que se han llevado a cabo en Barcelona. Estos espacios me han servido para conocer a personas vinculadas de una forma u otra con la promoción del uso de la bicicleta en la ciudad, en ocasiones contactar a candidatas para las entrevistas, observar determinadas dinámicas y recoger información. Los encuentros han sido tanto presenciales como virtuales (durante la pandemia).

Se recogen aquí algunos de los principales eventos relacionados con el ciclismo urbano a los que se ha atendido:

Tabla 1. Registro de eventos ciclistas

EVENTO	LUGAR	FECHA
Asistencia a diversas Masas Críticas (Massa crítica)	Barcelona	2018 – 2022
Presentación informe "Punts Negres" (BACC)	Sede Amics de la UNESCO	19 de septiembre 2018
Charla "Consells d'un advocat ciclista"	Eroica Caffè (Barcelona)	22 de marzo 2019
IV Encuentro de Ciclistas Diversas (Cicliques)	Hangar de Can Ricart (Barcelona)	4, 5 y de abril de 2019
Presentación informe "Per on circulen les bicis?" (BACC)	Bicihub (Barcelona)	19 de septiembre 2019
Taller participativo de movilidad ciclista no mixto (Col·lectiu Punt 6)	Espai Fontana (Barcelona)	Diciembre de 2019
Taller participativo de movilidad ciclista no mixto (Col·lectiu Punt 6)	Bicihub (Barcelona)	Diciembre de 2019
Taller participativo de movilidad ciclista no mixto (Col·lectiu Punt 6)	Lleialtat Santsenca (Barcelona)	Diciembre de 2019
Taller de mecánica básica de bicicletas (Las Palometas)	EMEB (Barcelona)	4 de Octubre de 2020
Encuentro estatal Red de Mujeres Ciclistas	Online	17 de enero de 2021
V Encuentro de Ciclistas Diversas (MTB Andreak)	Bilbao	4, 5 y 6 de junio de 2021

Fuente: Elaboración propia

Entrevistas conversacionales o informales:

Durante la observación participante y la asistencia y presencia en diferentes espacios, también se han realizado varias entrevistas informales (Valles, 2002). Esto es, conversaciones a lo largo de todo el trabajo de campo que han servido para conducir las posteriores sesiones o para ampliar, confirmar o discutir algunos de los posicionamientos

recogidos en otros momentos de la investigación. Han podido ser con expertas que asistían a las conferencias, con profesionales del mundo de la bicicleta, con usuarias que se han interesado por la investigación, etc. La extensión de estas conversaciones ha sido variable y muchas de ellas han supuesto informantes clave. No quedaron registradas, por darse desde espacios informales, pero han formado parte de las notas de campo, así como en muchos casos se ha anotado el contacto por si aparecían cuestiones posteriores.

Entrevistas semi-estructuradas

A través de las entrevistas cualitativas podemos explorar las creencias que subyacen bajo las prácticas. Se trata de sustraer información sobre las actitudes, las percepciones, las motivaciones, las ideas, etc. Indagar en la experiencia personal y en cómo se relata. Con la entrevista no se pretende recoger una verdad única e irrefutable, sino que se pretende estudiar la realidad social desde los diferentes puntos de vista, plurales, que se puedan recoger. Se valora la fuente oral, la voz viva y natural de los actores sociales. En concreto, en las entrevistas semi-estructuradas hay un hilo que guía la entrevista y el tema de las preguntas, pero no existe una redacción de guion exacta ni un orden preestablecido, así como hay que estar abierto a añadir y profundizar en los temas más relevantes que vayan saliendo durante el transcurso de las mismas. La entrevista tiene el formato de una conversación, pero el entrevistador no pierde de vista cuál es el tema principal y va reorientando las líneas temáticas. (Alonso, 2003; Valles, 2002).

Características de las entrevistas

En total se han realizado treinta y siete entrevistas llevadas a cabo de manera presencial entre julio de 2019 y enero de 2020, a excepción de cuatro entrevistas que se realizaron de manera online entre mayo de 2020 y abril de 2021.

¿Quiénes son las elegidas?

El diseño muestral corresponde a los criterios del muestreo cualitativo. El muestreo cualitativo es “un proceso en continua revisión, provisional, que no queda totalmente proyectado en el momento de planificar el estudio” (Valles, 2002, p. 67). Esto significa que el diseño ha sido flexible, y se ha prestado especial atención a la saturación teórica, es decir, al momento en el que la información que se recoge no está aportando novedades a la que ya se ha recogido. Este muestreo cualitativo, al contrario que el cuantitativo, no pretende recoger una representación estadística, sino “la representación tipológica, socio estructural correspondiente a los objetivos del estudio” (Valles, 2002, p. 68). El criterio

maestro del muestreo (CMM) se rige por estos los criterios de heterogeneidad y la economía de los recursos (Valles, 2002). En definitiva, intentar recoger muestras diferentes del universo según las características sociodemográficas y otras variables que se consideren relevantes para los objetivos.

La característica básica a la hora de elegir a las entrevistadas es que fueran mujeres cisgénero (esto es, su identidad de género y su sexo asignado al nacer concuerdan). Utilizar este criterio no supone una visión simplista de lo que significa ser mujer. Tampoco se pretende generalizar las experiencias de las entrevistadas; se recogen estas experiencias concretas intentando recoger diferentes narrativas. Se reconoce que mujer es una categoría heterogénea y en futuras investigaciones se propone ampliar la mirada a una realidad que es más compleja. En la presente investigación, cuando se utiliza el concepto mujer se refiere a mujer cisgénero así como hombre se refiere a hombre cisgénero.

La no inclusión de hombres en el estudio ha sido una elección a propósito. Con esto se pretende no hacer una comparación directa entre experiencias y poner el foco en la experiencia de la mujer y en su relato. En primer lugar, porque el objetivo de la investigación en ningún momento ha sido comparar: esta tesis tiene como objetivo transversal recoger las experiencias de las mujeres, encarnadas en su voz y su cuerpo. Y en segundo lugar, es una declaración política que reclama que en los estudios de las ciudades se incluyan las voces de quienes las viven, las mujeres, a menudo olvidadas, que a pesar de las dobles o triples jornadas que suponen “nuestra mayor presencia en la esfera reproductiva y comunitaria no remunerada, (...) nos proporcionan un conocimiento más profundo y complejo de nuestros territorios y recorridos cotidianos, porque no solo recogen las necesidades de las mujeres en su diversidad, sino también las de las personas dependientes” (Col·lectiu Punt 6, 2019, p. 22). Entrevistando exclusivamente a mujeres también se pretende reivindicar la necesidad de aumentar la presencia de las mismas en el ejercicio urbanístico para poder recoger la mayor pluralidad de perspectivas y avanzar hacia un modelo feminista de ciudad.

“Las mujeres son un colectivo social, lo que no supone que tengan una identidad compartida (...). El sentido subjetivo y vivido del género, por tanto, es variable de mujer a mujer. Pero los hechos sociales, las prácticas materiales y las regulaciones institucionales son las que las serializan asignándonos una existencia

social marcada por el género. El hecho de ser una mujer responde a la constricción que nos sitúa en posiciones concretas en el mundo social. No importa si te congratulas con la posición aceptada o si la rechazas. El caso es que todas las mujeres tenemos que afrontar la objetividad de una sociedad diferenciada en función del género en el que las posiciones femeninas están devaluadas y en las que su acceso a las posiciones socialmente valiosas está restringido.” (Acosta, 2013, p. 106).

El género, los géneros, se encuentran en un debate abierto en la actualidad. Poco a poco se va resquebrajando el modelo de género binario, que ha puesto a la mujer en un lugar inferior al hombre valorando menos aquello que se vincula a la feminidad. Es un modelo binario, jerárquico y con profundas raíces en el pensamiento occidental (McDowell, 2000). Este modelo está siendo ampliamente cuestionado y asistimos a lo que podría ser un cambio de paradigma. En esta investigación se parte de la base epistemológica de que este paradigma binario aún no se ha logrado superar completamente y que existe una amplia realidad que se mueve con códigos dicotómicos, en los que la socialización de género ha tenido un impacto importante; esta realidad está cambiando y esperamos que este estudio contribuya a desmontar tratados esencialistas de lo femenino y lo masculino y ayude a comprender cómo se relacionan los géneros, dejando una puerta abierta a que otras personas consigan avanzar la investigación desde otras perspectivas disidentes, ampliamente necesaria ya que la mayoría de estudios de movilidad urbana y género lo hacen desde el binomio hombre/mujer (Souza, Bittencourt y Taco, 2018).

Habiendo aclarado esta elección, señalamos aquí las diferentes maneras de contactar con las entrevistadas:

- Conversaciones informales mantenidas en los eventos pro-bici anteriormente mencionados. Esto es, identificando mujeres que realizaban preguntas en las ponencias o a través de las charlas posteriores o de los espacios informales que se creaban. Esto permitía filtrar perfiles más concretos a través de las conversaciones previas.
- Vinculación a colectivos. Es decir, identificando dentro de los colectivos a perfiles apropiados para entrevistar.

A través de la estrategia de bola de nieve (Martínez-Salgado, 2012). Consiste en “solicitar a cada entrevistado su colaboración para facilitarnos el contacto con otros entrevistados potenciales, entre las personas de su círculo de conocidos” (Valles, 2002, p. 71). El problema que se ha detectado con el contacto a través de bola de nieve es que las entrevistadas siempre pensaban en sus contactos de mujeres que ellas asociaban con la bicicleta, por tanto, en las entrevistas se constataba que eran mujeres que tenían un nivel de uso alto y bastante comodidad con la bicicleta. Por así decirlo, “la típica amiga que va en bicicleta”, sin conseguir así alcanzar perfiles con otras vivencias. A lo largo de las entrevistas y al haber identificado esta dinámica, se comenzó a preguntar por amigas a las que no les gustara tanto ir en bicicleta, que solo la cogieran para ir al trabajo, o solo para ir a pasear, intentando diversificar un perfil que no respondiera exclusivamente al uso intensivo. En la siguiente figura, se pueden observar la pluralidad de variables tenidas en cuenta a la hora de seleccionar a las entrevistadas:

Figura 5: Variables de las entrevistas semi-estructuradas



Fuente: Elaboración propia

Siendo la variable mujer cisgénero (de ahora en adelante “mujer”, comprendiendo la pluralidad pero entendiendo que en este estudio son mujeres cisgénero), el resto de variables se han tramado teniendo en cuenta algunos criterios interseccionales (Valentine,

2008) como la edad, el nivel educativo o la profesión, el barrio, la existencia de personas a cargo, si está o ha estado embarazada siendo ciclista, la vinculación profesional y/o política con la bicicleta y la experiencia con la misma. Estas características, desde el conocimiento situado, ofrecen un amplio prisma de la realidad del ciclismo urbano barcelonés. De cara a la continuación de la investigación, se pretende incluir la raza y la sexualidad como otras variables a tener en cuenta.

Todas las entrevistadas son o han sido ciclistas en un periodo reciente en tanto que no es un objetivo de este trabajo estudiar la percepción de las mujeres no ciclistas (a pesar de que se considere igualmente interesante de cara a estudiar otros porqués). Además, las entrevistas se han focalizado en la experiencia ciclista en Barcelona. En las ocasiones en las que las entrevistadas han evocado momentos de práctica ciclista en otras ciudades, la entrevista se ha intentado reconducir para vincularla y/o compararla con la vivencia en Barcelona.

A continuación, se añade la tabla con las entrevistas realizadas. Las variables que se han elegido para detallar las entrevistas en esta tabla son las que permiten mantener la confidencialidad de las entrevistas. Si hay algo aprendido en el trabajo de campo, es que hay muchas caras repetidas en el mundo del ciclismo urbano, especialmente en entornos vinculados a la participación. Es un mundo pequeño y añadir algunos de los detalles por los que fueron seleccionadas (profesión, vinculación a colectivos, etc.) puede resultar revelador. Por este motivo, las citas en los resultados aparecen bajo pseudónimos asignados al azar, así como se ha elegido no anexar las transcripciones de las entrevistas.

Tabla 2: Entrevistas semi-estructuradas realizadas

	EDAD	INTENSIDAD USO	NIVEL ESTUDIOS	BARRIO RESIDENCIA
E1	18	medio	Bachiller	Gràcia
E2	19	medio	Bachiller	Gràcia
E3	26	muy intensivo	FP superior	Clot
E4	26	medio	Máster	Barceloneta
E5	28	muy intensivo	Bachiller	L'Hospitalet
E6	30	medio	Máster	Camp de l'Arpa
E7	32	medio	Universitario	Camp de l'Arpa
E8	32	intensivo	Universitario	La Sagrera
E9	33	intensivo	Universitario	Sagrada familia
E10	33	medio	Máster	Gràcia
E33	35	nada (ahora tiene miedo)	Universitario	Camp d'en Grassot
E11	37	nada (embarazo)	Doctorado	Poblenou
E12	38	muy intensivo	FP grado medio	Área metropolitana
E13	39	muy intensivo	Universitario	Gràcia
E14	39	medio	Bachiller	Sant Andreu
E15	40	bajo	Bachiller	Área metropolitana
E16	40	intensivo	Universitario	Gràcia
E17	40	nada (embarazo)	Universitario	Clot
E18	42	intensivo	Universitario	Gràcia
E19	42	intensivo	universitario	Poblenou
E20	42	intensivo	Doctorado	El Gòtic
E21	43	intensivo	Doctorado	El Coll
E22	44	intensivo	Universitario	Camp d'en Grassot
E23	46	intensivo	FP superior	Sagrera
E24	48	intensivo	Universitario	Camp d'en Grassot
E25	48	intensivo	Doctorado	Barceloneta
E26	52	intensivo	Bachiller	El Born
E27	54	intensivo	Máster	Fuera de Barcelona
E28	55	medio	Universitario	Guinardó
E29	58	medio	Universitario	Sagrada Familia
E30	64	intensivo	Universitario	Gràcia
E31	70	bajo	Universitario	Camp d'en Grassot
E32	72	medio	Graduado	El Carmel
E34	x	intensivo	Doctorado	X
E35	x	intensivo	x	Fuera de Barcelona
E36	x	intensivo	x	Fuera de Barcelona
E37	x	intensivo	x	Área metropolitana

Fuente: Elaboración propia

Además de estos datos, cabe resaltar que de las 37 entrevistadas:

- 3 estaban embarazadas durante la misma.
- 8 se desplazan o se han desplazado con sus niños/as en bicicleta por la ciudad
- 14 han tenido contacto (con diferentes niveles de intensidad) con colectivos tales como: Amics de la Bici, Biciclot, BACC, Massa Crítica, Cicliques, taller de autorreparación Biciosxs, Taller autorreparación Frenopàtico, Taller de autorreparación Las Palometas, En Bici Sense Edat y 30 días en bici.

- 9 tienen un vínculo profesional con la bicicleta desde diferentes ámbitos: ciclomensajeras, mecánicas, monitoras de aprender a ir en bici, tiendas de alquiler de bici, consultoría y otros.
- 11 son nacidas fuera de España: 7 en América Latina y 4 en Europa.

Lo que se pretende, como se ha explicado, no es establecer una muestra representativa, sino que trata de recoger experiencias diferentes.

¿Cuál es el guion?

Con el guion de la entrevista pretendemos “traducir las cuestiones de investigación (objetivos, hipótesis, etc.) en preguntas o asuntos de conversación con mayor o menor estandarización y estructuración” (Valles, 2002, p. 59). Teniendo en cuenta que las entrevistadas tenían perfiles muy diversos con variables cruzadas, el guion variaba según el caso. Se ha utilizado un bloque base para usuarias (en tanto que todas eran o habían sido ciclistas) y las preguntas específicas se adaptaban.

Tabla 3: Guion para las entrevistas

Bloque preguntas usuarias	Bloque preguntas específicas
<ul style="list-style-type: none"> - Primeras experiencias con la bicicleta - Socialización - Experiencias urbanas - Comportamiento con la bici - Momentos del día - Reflexión evolución bici - Percepción de infraestructuras - Tipo de bici - Relación con la mecánica - Percepción diferencias género - Situaciones violentas - Cambios vitales por la bici 	<p>Vinculación a colectivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Temporalidad - Actividades - Roles - Implicación personal
	<p>Laboral:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Roles - Espacios - Percepción masculinización - Oportunidades
	<p>Maternidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Embarazo - Percepción inseguridad - Juicios externos - Actividades - Desplazamientos con niños/as - Cambios en la bicicleta

Fuente: Elaboración propia

La estructura no se construyó tal cual se muestra en la tabla. Las primeras entrevistas sirvieron para probar el guion y a medida que se fue profundizando, al aparecer temas relevantes, se incluyeron preguntas en las siguientes entrevistas. También se utilizaron referencias de estudios cuantitativos para preguntar por la percepción propia de los resultados (por ejemplo: hay menos mujeres que utilizan la bicicleta ¿cuál es tu percepción?).

¿Cómo se materializa?

Los lugares de realización de las entrevistas siempre han sido elegidos por las entrevistadas. Las elecciones han sido diversas: casas propias, parques, lugares de trabajo, aulas de la universidad y bares/cafeterías. Mayormente han sido cafeterías que cuentan con el hándicap de que puede haber cierto ruido (siempre se avisaba de que, si elegían un bar, intentarían que fuera poco ruidoso), pero a pesar de ese obstáculo, el ambiente que se crea es mucho más íntimo y se genera mucha más confianza. De hecho, la entrevista más difícil fue en un aula de la universidad. Al ser una temática cotidiana, tener un café o una cerveza en la mano mientras mantienes una conversación, hace que todo surja de manera más natural. Muchas entrevistadas traían su bicicleta y al final de la entrevista me la enseñaban y hablábamos fuera de la grabación sobre cómo le iba.

La duración media de las entrevistas ha sido de 1:02 horas, siendo de 2:10 la más larga y de 00:35 horas la más corta. Esta amplia diferencia de duración se explica, por un lado, por el principio de saturación (las entrevistas donde el punto de saturación se estaba alcanzando eran mucho más cortas). Por otro lado, por la complejidad del perfil. Esto es, variaba si solo era usuaria para ir y volver del trabajo o si era usuaria experta, mecánica, madre y militante de un movimiento pro-bici.

Las entrevistadas fueron informadas sobre la confidencialidad del estudio y sobre la grabación de audio de estas. Previa grabación, firmaban el consentimiento informado, así como se les ofrecía la posibilidad de preguntar cualquier duda. Junto con el formulario de consentimiento informado, se añadía un papel que recogía los datos sociodemográficos básicos. El registro de la grabación se ha llevado a cabo por duplicado, mediante una grabadora y el móvil. Se explicaba que la entrevista era totalmente confidencial. También se utilizaba una libreta de notas para seguir la entrevista. Comencé a incorporarla hacia la décima entrevista porque me di cuenta de que facilitaba poder dejar la libertad a la entrevistada de hablar a largo y tendido y posteriormente volver a algún detalle que

hubiera mencionado. Tras los primeros usos comprobé que las entrevistadas no se distraían, y simplemente recogía detalles cortos para no desviar la atención. Además, servía para anotar comentarios extra una vez acabada la entrevista.

Según Rubien y Rubin (1995), si la calidad de nuestra investigación depende de nuestros/as entrevistados/as, debemos de cumplir un compromiso ético. En esta investigación, estos han ido más allá de la firma del modelo consentimiento informado. En primer lugar, previamente al comienzo de la entrevista se les informaba de que si en algún momento decían algo y se arrepentían o no querían que constara en la transcripción o en el estudio, que lo comunicaran (esto pasó un par de veces). Por otro lado, no se incluyen las transcripciones de las entrevistas porque considero que durante las mismas se ha conseguido generar mucha intimidad y elijo preservarlas (en todo caso, ante cualquier duda o requisito investigativo pueden ser consultadas). En algún debate con compañeros, se ha defendido que, si las informantes firman, es lícito utilizar toda la información. Esto responde a un paradigma masculino de la entrevista (Oakley, 1981). Según el criterio seguido en esta tesis, no es lícito publicar información si no garantiza la confidencialidad de las entrevistadas. De esta forma, “es importante mantener una perspectiva ética en todo el proyecto y ser un practicante reflexivo cuando se trata de trabajar tan cerca de alguien que te ha dado tal regalo, tal confianza como un relato de vida” (Atkinson, en Valles 2002, p. 87).

En las entrevistas online (producto de la pandemia) se realizaba la grabación con la imagen, pero se especificaba que solo se utilizaba el audio para la transcripción. El carácter de las entrevistas que se han hecho online difiere de las que se han hecho presencial. Ante las entrevistas online hay temas más complicados de sacar con naturalidad (agresiones, situaciones de abuso, o poner el dedo sobre temas más peliagudos).

El análisis se ha llevado a cabo a través de las transcripciones, generando categorías que después se han organizado de manera manual.

Sobre el idioma de las entrevistas, se han hecho en castellano o catalán según la preferencia de las informantes (a excepción de una entrevista que fue mitad en castellano y mitad en inglés). Cuando han dicho que no les importaba, pero eran catalanoparlantes, he sido yo quien he preferido hacerlas en catalán, porque a pesar de no ser mi lengua

materna, considero que hace sentir más cómoda a la entrevistada. Las transcripciones se han realizado en su totalidad en sus lenguas originales y se han traducido las citas utilizadas.

Todas las entrevistas han constado de una sola sesión, pero en ocasiones donde alguna parte no quedaba clara o se pretendía indagar algo más, se ha retomado la conversación por teléfono (a través de la aplicación WhatsApp). Con algunas de las entrevistadas se ha coincidido en diferentes eventos vinculados a las bicicletas posteriormente a las entrevistas, lo que también ha permitido intercambiar nuevas percepciones. De manera anecdótica, una de las entrevistadas se ofreció a donar numerosas herramientas que tenía en casa a un taller autogestionado, siendo este uno de los motivos del reencuentro. Algunas de las entrevistadas dejaban constancia al finalizar la entrevista de necesidades como buscar colectivos no mixtos, de salidas en bici o datos específicos sobre proyectos, que también abrían la puerta a mantener conversaciones posteriores.

Un ejercicio reflexivo

Frente al posicionamiento metodológico de autores como Wengraf (2001) que defienden que en la entrevista no debe de generarse un diálogo que aporte algo o mejore la situación del entrevistado, en esta investigación se ha seguido otro criterio (Oakley, 1981). En ocasiones se han compartido pequeñas dudas o reflexiones y se ha preguntado su opinión como usuaria y conocedoras de la ciudad, generando una especie de debate que nos llevaba a nuevos temas o lugares que no estaban pensados. Esto se ha reflejado en comentarios como “¡no me había parado a pensar esto y cojo la bicicleta todos los días!”. Muchas de las entrevistadas llegaban al lugar con cara de duda, intentando averiguar qué tiene que ver la bicicleta con el género. No hay un discurso expandido sobre qué significa ser mujer e ir en bicicleta. Incluso muchas de las entrevistadas más vinculadas a militancias feministas (asumiendo que el contacto con discursos empoderadores desde el género puede estar más presente) no se han aproximado a la reflexión consciente sobre qué significa ser mujer y exponerte a la ciudad montada en una bicicleta.

“De hecho cuando Rafa me dijo ‘oye una amiga está haciendo una investigación...’, fue como... ‘ah bicicleta y género’, ni pensé... Lo primero que pensé fue de accidentes y cosas así. Pero yo no me había detenido a pensar, por ejemplo, que el momento que voy segura es cuando yo estoy sobre la bicicleta...”.

(Claudia, 30 años)

A: Qué bonita tu historia de cómo la bicicleta te puede cambiar la vida...

L: Pues no me había dado cuenta hasta ahora”. (Luisa, 46 años)

Por eso el ejercicio de las entrevistas ha sido tan enriquecedor: por el doble proceso de aprendizaje. Propiciar estos momentos de reflexión conjunta ha hecho que el ambiente de las entrevistas sea amable y que no se hayan percibido de manera muy notoria jerarquías de poder incómodas.

Además, durante la sesión se han seguido algunas de las tácticas de comportamiento (verbal y no verbal) recogidas por Valles (2002), como por ejemplo la táctica del silencio (dejar hablar a la entrevistada y dejar un margen posterior cuando acaba por si añade alguna reflexión), algunas tácticas de animación y elaboración (mostrar algunos ruidos o gestos para mostrar interés, aceptación o sorpresa por lo que está contando) o tácticas de reafirmar o repetir (interpretar o repetir algunas palabras de la entrevistada con el mismo fin de hacer que profundice más).

Por otro lado, el orden y desarrollo de las preguntas facilitaban un entorno cómodo para hablar. La pregunta más acertada para romper el hielo ha sido: ¿dónde y cómo llegó la bicicleta a tu vida? Ante esta pregunta siempre aparecían sonrisas le daban un espacio a hablar de sí mismas. Posteriormente, se iban planteando las preguntas generales sobre la experiencia en bicicleta, su socialización y cayendo poco a poco en la experiencia urbana. Cuando la entrevista iba transcurriendo y la persona se sentía más cómoda, aparecían las preguntas más difíciles por la sensibilidad. Por ejemplo, hablar de feminismo no siempre es fácil. En el momento histórico actual donde la lucha feminista ha llegado a nuevos sectores se han generado reacciones por parte de mujeres que no han conseguido identificarse políticamente por diferentes motivos. El acercamiento a las entrevistadas se ha dado desde un lenguaje con una intención neutral, no declarando mi posicionamiento abiertamente feminista. Muchas de las preguntas se han realizado desde el “en una entrevista una chica me dijo X cosa... estás de acuerdo o en desacuerdo”. En este sentido ir avanzando en las entrevistas generaba mucho más diálogo y debate con las entrevistadas. Tras realizar algunas entrevistas comencé a incluir como última pregunta: “¿Crees que hay alguna anécdota o algo que te haya pasado que crees que tenga que ver con ser mujer e ir en bici?”, porque a lo largo de la entrevista parecía que las entrevistadas iban reflexionando sobre aspectos que igual antes no se habían planteado, o que igual yo misma tampoco. A veces era complicado, porque en entrevistas de mujeres que no se

mostraban abiertamente feministas, ellas observaban de manera muy clara desigualdades de género y, sin embargo, mujeres declaradas feministas, no observaban desigualdades de género o no querían reproducir ese discurso.

Posicionalidad y reflexividad

Cerraremos el apartado metodológico con unos breves apuntes sobre la *posicionalidad* y la *reflexividad*. Con la posicionalidad nos referimos a dónde nos sitúa nuestra posición espacial, intelectual y social, así como nuestra experiencia vivida en la manera en la que vemos el mundo y lo interpretamos (England, 2015); la reflexividad se refiere a “la introspección comprensiva y autocrítica y el escrutinio analítico autoconsciente del yo como investigador” (England, 1994).

Factores a favor

En general me siento cómoda con el personaje de entrevistadora. No suelo tener problemas con conversar durante horas con gente desconocida y mantengo la concentración sin grandes esfuerzos (la mayoría de las veces).

“Es la situación de la confesión, donde a lo que se invita al sujeto entrevistado es a la confidencia. Hay, naturalmente, al comienzo de la entrevista una cierta dosis de angustia que hay que resolver y que la manera de hacerlo no está tampoco pautada. Esto es un problema de empatía, de empatía controlada, es decir, de formación de un ritual en que se controlan y canalizan los afectos. Ritual que se genera produciendo los gestos, las expresiones corporales y la elección de palabras que tienden a estabilizar, de una manera eficaz, las tendencias disruptivas de la comunicación, creando un clima de naturalidad y neutralidad, donde la proyección, la confesión, sean posibles.” (Alonso, 2003, p. 17)

Tal y como se ha explicado anteriormente, no ha habido problemas a la hora de generar estas conexiones. Pero durante el transcurso de la investigación y con el análisis a posteriori, tengo claro que hay elementos que han interferido a mi favor a la hora de investigar:

- Ser mujer en una entrevista que trata sobre las experiencias de mujeres: a pesar de sabernos diferentes, hay una experiencia común que se palpa en el aire (y en las palabras). Coletillas como “lo típico”, “tú sabes”, “lo que nos pasa siempre”, etc.

Aunque otras muchas experiencias sean diferentes, hay una conexión que no se daría si el entrevistador fuera un hombre cisgénero.

- El nivel educativo reglado: tengo estudios superiores pero soy la primera persona de mi familia en ir a la universidad. Me muevo en registros y debates muy diferentes, en lenguajes opuestos, y esto te permite adaptarte a conversaciones con un espectro amplio de visiones.
- La lengua: soy andaluza y a pesar de los años viviendo en Barcelona, muchas cuestiones culturales de Cataluña me son ajenas. Pero hablo catalán. Y por mi experiencia general, cuando una persona percibe que estás haciendo un esfuerzo por acercarte a su cultura, se muestra más abierta. Poder hacer las entrevistas en catalán ha sido un valor añadido a la hora de crear un clima cómodo.
- Los treinta años cubren muchas etapas: Los treinta son buena edad para hacer entrevistas. Casualmente, con las dos entrevistadas más jóvenes (18 y 19 años, respectivamente) teníamos espacios en común, por lo que la entrada fue positiva. Pero la treintena también es una edad que genera conexión a la hora de hablar de maternidades (aunque no lo seas ni pienses serlo). En general facilita hablar de diversas etapas vitales sin que te sientan demasiado lejana.
- Militancias políticas: las actividades políticas que llevas a cabo en tu vida cotidiana pueden pasar desapercibidas si es necesario, o puedes compartirlas si la entrevistada también tiene este tipo de implicación generando códigos y lenguajes comunes. Puede ser un puente para generar un vínculo o un debate más profundo.

¿Quién dijo que había que tener bicicleta?

A pesar de que muchos factores me acompañaban hay un elemento que me ha jugado en contra: no era ciclista. Siempre le he tenido miedo a conducir (el coche) y nunca me imaginé yendo en bicicleta por una ciudad. Cuando llegué a Barcelona empecé a ver que esto era algo normal y acabé apuntándome al Bicing por probar. Esto podría ser el inicio de cualquiera de las entrevistas de mis informantes, pero no, es el inicio de mi propia experiencia. Una licenciatura de sociología te permite ponerle un poco de *mirada sociológica* a los hechos, y siempre sospeché que el género tenía algo que ver con mis miedos, pero nunca le di más importancia. Por otro lado, siempre he defendido la bicicleta como apuesta política... pero para el resto: a mí ya me estaba bien con moverme en metro o en autobús, o especialmente caminando. De repente un día te ves a ti misma haciendo una tesis doctoral sobre ciclismo urbano y género y te toca dejar los miedos de lado.

Cuando empecé a frecuentar las asambleas pro-bici, yo llegaba en metro. Tenía el Bicing pero los miedos me hacían optar por otros medios. No hace falta ser demasiado sagaz para advertir la contradicción. No te queda otra que sonrojarte cuando alguien te pregunta por tu bici.

Mi bici me la compré una semana después de mi primera asamblea, con prisas y de segunda mano. Se ve que tuve suerte (eso lo supe después, cuando supe de mecánica). ¡Pero los miedos no desaparecen por comprarte una bici! Ahí iba yo a las quedadas, cual niña estrenando bici sin ruedecitas. Estar a la altura de las quedadas requería cierto dominio, claro. Suerte que suelo ser (en exceso) sincera con mis inseguridades y siempre abundaron los cuidados. El problema es que, si normalmente la preocupación en la investigación es la jerarquía de poder de la investigadora con respecto al objeto de estudio, yo aquí me bajaba al último escalón de las jerarquías. Tenía enfrente a auténticas expertas del ir en bici y yo, con una investigación ciclista entre manos, me movía en metro.

Muchas veces me he replanteado si era yo quien tenía que estar haciendo esta investigación. Parece que de alguien que está haciendo una tesis doctoral sobre ir en bicicleta se espera que haya nacido en bicicleta: pues no. Creo en la bicicleta como motor de muchos cambios y lo practico por decisión política aun cargada de miedos. Con el tiempo, por suerte, he ido aprendiendo poco a poco a asumir mi posición. La tesis me ha llevado a estos espacios y el fin de la tesis no me va a sacar de ellos. Pero tengo que reconocer que me libero de la pesa de no tener que representar la cúspide de la defensa de nada y simplemente estar porque creo en ello. Al menos, unos cuantos sonrojos después, puedo decir que soy bastante ciclista y algo mecánica.

¿Investigas o militas?

Todo lo anterior se relaciona con esta pregunta: en los colectivos pro-bici ¿estás investigando o estás militando? Sí, la respuesta es obvia: las dos. Pero esto acarrea ciertas complejidades. La primera es que es prácticamente imposible cortar con el trabajo de campo hasta que no has concluido la investigación. O al menos así lo he sentido yo. Aunque intencionalmente propongas un plan de trabajo de campo de (por ejemplo) un año, si la tesis continúa y tú sigues militando, es imposible que no sigas realizando observaciones y anotando todo lo que consideras pertinente. Pero el límite entre investigadora y militante se acaba diluyendo de la misma manera que se diluye la relación entre investigadora e investigadas para acabar siendo compañeras de colectivo. Y aquí

vino mi segunda problemática: ¿cada cuánto es necesario recordar que estás ahí haciendo una investigación? En mi caso, después del primer año me he considerado más militante que investigadora. Si ha habido conversaciones íntimas donde se han señalado conductas machistas en lugares concretos o hacia personas físicas, lo he entendido como eso: conversaciones íntimas. Ni tan solo he preguntado si eso puede formar parte de la investigación. Igual he perdido información, pero no me importa. He intentado que siendo el trabajo de campo tan continuado, tan prolongado y tan corporeizado, las reflexiones finales fueran estructurales y poder discernir de dónde aparecían los comentarios desde la confianza y dónde no. Este trabajo es mucho más difícil (lo aclaro). Sería más fácil poner límites claros, hacer entrevistas, un número determinado de observaciones planificadas y comunicadas y establecer la línea donde acaba la investigación. Pero para mí han sido y son compañeras, y no hubiera aprendido todo lo que he aprendido si no hubiera traspasado la línea de los intereses de la investigación. Así que sí, supongo que merece la pena; pero solo una vez en la vida, solo para una tesis doctoral.

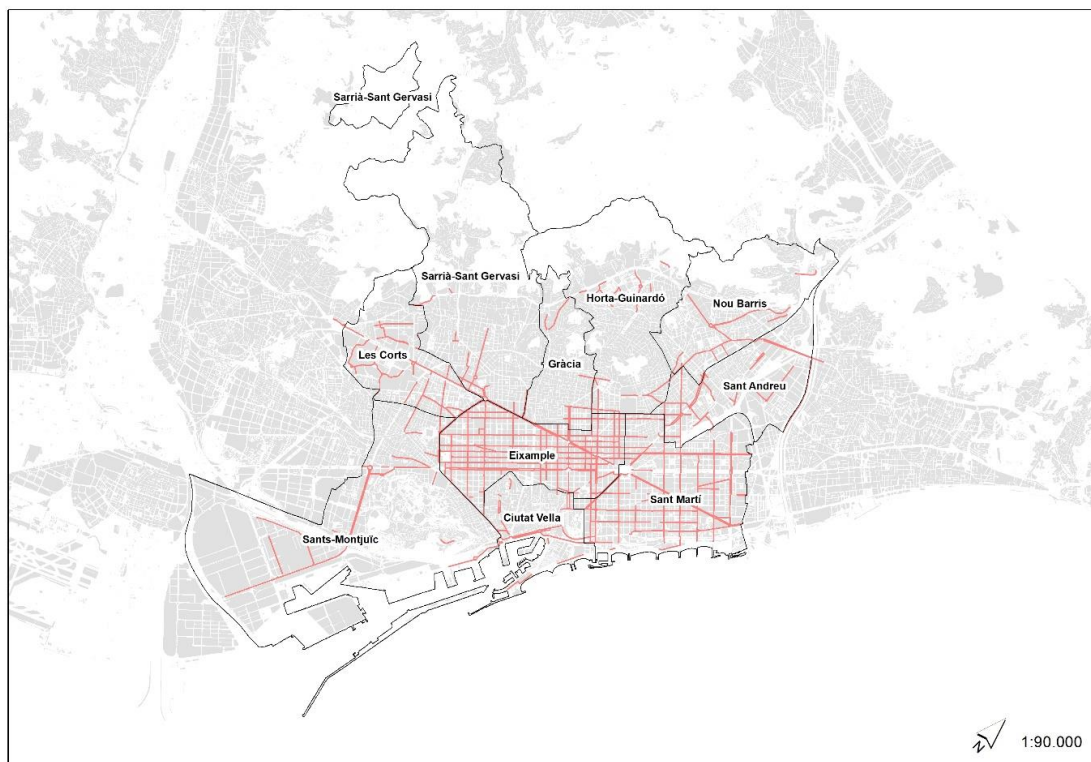
3.1.3 Breve contextualización del área de estudio

Barcelona es una ciudad costera del Mediterráneo. Se encuentra en una llanura comprendida entre los deltas del río Llobregat y Besòs (suroeste y noreste, respectivamente) y entre el litoral y la Sierra de Collserola en cuyo glacis se encuentran los pendientes más pronunciados de la ciudad—Administrativamente se divide en diez distritos que recogen un total de setenta y tres barrios (Oficina Municipal de Dades, 2021). Con una superficie total de 101,35 km² y una población de 1.636.732 habitantes, Barcelona tiene una densidad de 16.149,3 habitantes por km² (IDESCAT, 2021), hecho que explica los conflictos por el uso del espacio público. El clima barcelonés se corresponde con el mediterráneo litoral: precipitaciones medias en torno a los 600 mm con máximo de lluvias en otoño y amplitud térmica moderada (inviernos suaves y veranos calurosos) (Ayuntamiento de Barcelona, 2022).

A principios de los 90, Barcelona comienza a implementar carriles bici posicionándose a lo largo de esa década a la cabeza de las ciudades españolas en la apuesta por la bicicleta (Gorostiza, Sillero y Cebollada, 2020). Tras un inicio de siglo que se estancaba en la construcción de infraestructuras, en 2007 se implementa el sistema de bicicleta pública Bicing que supone un hito cuantitativo en el ciclismo urbano barcelonés. Posteriormente, la apuesta política por el nuevo Plan de Movilidad Urbana de Barcelona (2013-2018)

sentaría las bases de las líneas que se han seguido hasta la actualidad (continuadas después con el Plan de Movilidad Urbana (2019-2024)). Los ejes principales de actuación son la seguridad, la sostenibilidad, la igualdad y la eficiencia. Una etapa para la ciudad en la que se pretende alzar el protagonismo del peatón y los ciclistas, fomentar el uso del transporte público colectivo y disminuir la presencia del vehículo privado (Ajuntament de Barcelona, 2013). Desde 2013, Barcelona ha pasado de tener 105 km de carril bici a 240 en 2021 (Blanchar, 2021). Muchos de estos carriles han sido construidos bidireccionales bajo la excusa de la limitación del espacio (Lind, Honey-Rosés y Corbera, 2021). A continuación, se ofrece el mapa con los carriles bici construidos en la ciudad, sin tener en cuenta las zonas 30.

Mapa 1. Localización de carriles bici en Barcelona

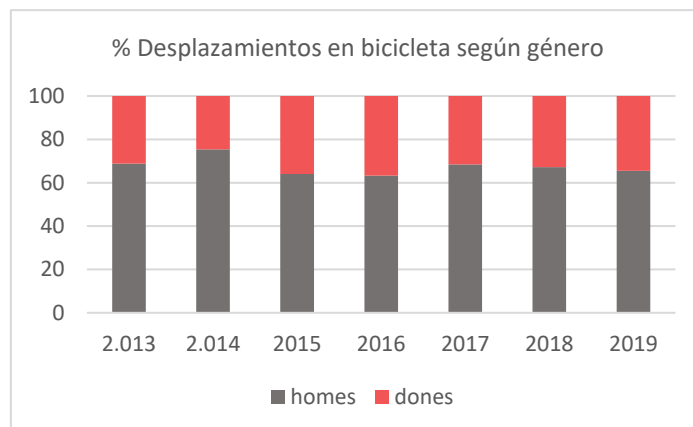


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Ayuntamiento de Barcelona (2017)

El reparto modal en Barcelona (en desplazamientos internos) destaca por una mayoría de desplazamientos de movilidad activa 59,5%, un 26,7% de transporte público y una minoría del 13,9% de transporte privado motorizado. Los desplazamientos en bicicleta suponen un 2,8% del total. De estos, un 65,51% son llevados a cabo por hombres, frente al 34,49% de las mujeres (IERMB, 2019). Según la revisión de la EMEF desde 2013 a

2019, las diferencias de género se mantienen (“Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF),” n.d.)

Figura 6: Porcentaje de desplazamientos en bicicleta según el género



Elaboración propia a partir de la revisión de los resultados de la EMEF (2013 – 2019).

Existe, por tanto, una marcada diferencia de género en el uso de la bicicleta en Barcelona tal y como se espera según la teoría que afirma que, en ciudades con tasas de ciclismo urbano bajas, las diferencias de género (así como de otros grupos como las personas mayores o los niños) son mayores. teoría (Garrard, Crawford, y Hakman, 2006; Garrard, Rose, y Lo, 2007).

Según las autoras García Ramon, Ortiz y Prats (2014), evaluar el éxito de la planificación en la creación de espacios se debe medir tanto por el número de usuarios/as como por la diversidad de perfiles de gente que los usa, así como la variedad de actividades e interrelaciones que tienen lugar en ellos. Existen desigualdades en el uso de la bicicleta en Barcelona, lo que nos lleva a la necesidad de aumentar el número de estudios y la profundidad de los análisis.

Capítulo 4

La bicicleta en Barcelona: una perspectiva feminista



Capítulo 4:

La bicicleta en Barcelona: una perspectiva feminista

Las prácticas ciclistas se vinculan al territorio en el que se llevan a cabo. Se vinculan al contexto físico, económico, social y político. Las personas hacen suya la movilidad en bicicleta y viven en territorio de maneras concretas. Y también son percibidas de maneras concretas por aquellas que no lo practican según los significados culturales que se les da (Larsen, 2017). Tener en cuenta el contexto, es fundamental para realizar un estudio de género y movilidad (Hanson, 2010). Por este motivo, los resultados que aquí se muestran tratan de entender las prácticas ciclistas en Barcelona teniendo en cuenta el contexto histórico que vivimos y la relación que tienen las mujeres con el espacio y/o con la bicicleta.

4.1 Las mujeres en lucha por la ciudad ciclista

Oscilando entre los márgenes y la centralidad, con mayor o menor intensidad, la bicicleta ha estado presente en Barcelona a lo largo del siglo XX (Miralles-Guasch, 1997). En la década de los 50, el número de bicicletas registradas todavía competía con el número de turismos; pero de acuerdo con la tendencia occidental, la motorización acabó dominando el espacio urbano (Anaya y Gorostiza, 2013; Miralles-Guasch, 1997).

Los años 70 fueron un punto de inflexión en Occidente para la defensa de la bicicleta: la crisis energética, la aparición del movimiento ecologista y los debates por el espacio público formaban parte del contexto que respaldaba la defensa del ciclismo urbano (Longhurst, 2015; Yagüe, 2015). El éxito de las movilizaciones de Barcelona no fue tan rotundo como en otras ciudades europeas (Reid, 2017), pero a nivel estatal se consideró un movimiento referente (Gorostiza, Sillero, y Cebollada, 2020).

La sociedad civil (junto con la esfera política y la económica) es fundamental a la hora de explicar la promoción del uso de la bicicleta (Lugo, 2013; Miralles-Guasch, 2002; Nello-Deakin y Nikolaeva, 2021). Las iniciativas pro-bici han servido para presionar a los gobiernos locales en la ampliación de infraestructura ciclista así como han promovido diferentes actividades en la sociedad con el fin de generar cambios en sus prácticas de movilidad (Lorenzi y Acero, 2016); a la vez, son fundamentales para la cultura ciclista (Aldred y Jungnickel, 2012). Entendemos que una iniciativa pro-bici es “toda acción o plataforma pro-activa y participativa cuyo fin principal es promover el uso de la bicicleta y abarcaría tanto formas de articulación asociativa, como eventos puntuales, entidades formales como informales, con adscripciones puntuales como continuas” (Lorenzi y Acero, 2016, p. 14).

El movimiento ecologista dio un gran impulso al ciclismo urbano en España (Yagüe, 2015); pero en 1984, en Barcelona se contabilizaban únicamente quinientos usuarios diarios de bicicleta (Gorostiza et al., 2020). El universo de ciclistas era reducido; las ciclistas de la ciudad de la época afirman que cuando veían a alguien en bicicleta se podían reconocer desde lejos. Las infraestructuras, por supuesto, tampoco acompañaban. Algunas ciclistas que venían de otras ciudades dejaron de hacerlo por considerarlo insoportable. En los 80, Barcelona no era una ciudad amigable con la bicicleta.

“Llegué aquí a vivir en el 80 ¡y era mortal ir en bicicleta! primero que no había ni un carril bici, los coches pasaban de todo, no tenían además los catalizadores y demás cosas, que el aire era irrespirable, y entonces dije no puedo ir, no puedo, y ya regalé la bici”. (Annette, 64 años)

La lucha por la defensa del ciclismo urbano en Barcelona empezó en los años 70. La participación de las mujeres en las iniciativas pro-bici era activa y tan fundamental como la de los hombres. Desde la fundación de Amics de la Bici (la primera asociación de usuarios de la bicicleta en Barcelona), pasando por las reuniones con el Ayuntamiento, la redacción de informes o la inclusión de la bicicleta desde visiones más empresariales, las mujeres estaban presentes. Sin embargo, décadas después, los referentes históricos que han trascendido han sido ellos. Así ha sucedido también en otros casos españoles (Jordi, 2016).

En febrero de 2018, estaba haciendo una entrevista a uno de los referentes del movimiento ciclista en la ciudad. Hablamos a largo y tendido durante el escenario social entre los 80 y los 2000. Tras una hora, me sorprendió que no hubieran aparecido nombres femeninos. Le pregunté: “¿Dónde están las mujeres? Todos los contactos que me dan para hacer entrevistas son hombres ¿Solo había hombres?”. Me respondió: “Es verdad, me he olvidado. Pero es verdad y hay que reconocerlo. Que en Amics de la Bici, Biciclot y BACC, la mujer ha tenido un papel fundamental y siempre nos olvidamos, no sé por qué” (Entrevista realizada el 13/02/2018).

Efectivamente, la mujer ha tenido un papel fundamental en el movimiento de defensa de la bicicleta. No puede decirse que hubiera pocas mujeres ni que sus acciones no fueran numerosas y decisivas (Yagüe, 2015). A continuación, recojo las experiencias de algunas de las mujeres que forman parte de la historia de la bicicleta de la ciudad. No son las únicas, pero sí fueron importantes. Aunque ninguna mantenga una militancia ciclista activa en Barcelona, sí que han sido fundamentales en la lucha por conseguir lo que hoy tenemos:

Laura de Castellet: Una de las fundadoras de Amics de la Bici en el 1981 (aunque no aparece en los documentos originales ya que por decisiones internas convenía mantener algunos nombres liberados). Se encargaba de la edición del Butlletí de Amics de la Bici. Fundó posteriormente el grupo de trabajo que acabó siendo la cooperativa Biciclot. fue diseñadora gráfica de las dos entidades. Montó la sección de viajes y actividades dentro de Biciclot, y hacían cicloturismo con escuelas y con adultos. De manera individual, fue asesora de viajes en bicicleta. Abandona Biciclot en 1990.

Mireia Grossmann: Junto con Laura de Castellet, también fue cofundadora de Amics de la Bici en 1981. Co-organizó las primeras manifestaciones promovidas por Amics de la Bici, así como diferentes actividades reivindicativas (ver foto). Se encargó de las reuniones del Ayuntamiento con Amics de la Bici. Era educadora en escuelas con actividades de promoción de la bicicleta, así como de organizar los viajes de fin de curso en bicicleta. Era administradora de Amics de la Bici y Biciclot en los orígenes. Abandona Biciclot en 1991.

Hildegard Resinger: A finales de los 80 comienza su actividad en Amigos de la Bici de Salamanca y en ConBici. Posteriormente milita en el colectivo València en Bici y finalmente, en 1994, se une a Amics de la Bici en Barcelona. De 1995 a 1997 es coordinadora adjunta del X Congreso Internacional de la Bicicleta Velocity 97. Asidua a las reuniones de la Comissió Cívica de la Bicicleta en el Ayto. de Barcelona. Responsable de la Operació Ring Ring en diversos institutos de la ciudad. Fue muy activa en el grupo de trabajo de legislación de ConBici participando en la redacción de propuestas de ley de tráfico más seguras para la bicicleta. Por ello se reunía también con representantes y responsables políticos de Cataluña y España (reuniones en las cuales era la única mujer). Mantuvo una actividad a menudo en programas de radio, televisión y escritos en prensa. Abandona el activismo ciclista en 2004.

Marta Pombo: del grupo ecologista Cepna (Rubí) pasa en 1993 a Amics de la Bici en lo que ella considera como “una segunda generación”. Continuó las acciones reivindicativas y co-organizó numerosas actividades, entre ellas las 24h en bicicleta. En 2005 fue co-fundadora de la sección Amics de la Bici del Baix Llobregat, que finalmente se consolidó como grupo autónomo (Bicibaix Llobregat, con sede en Sant Boi de Llobregat). Hasta 2015 mantuvo un ritmo de actividad muy alto reivindicando la conexión bici entre la comarca del Baix Llobregat.

Ester Boada: Encaró la lucha por la bicicleta desde el ámbito empresarial. Desde 1993 promociona la bicicleta organizando rutas culturales y gastronómicas en bici. Fue pionera en ofrecer el servicio de alquiler de bicicletas (a locales y a turistas). Ya en 1995 ofrecía un sistema de alquiler que posteriormente recordará a lo que fue el Bicing. En 1998 presentó un pre-proyecto de bicicleta pública. Su actividad vinculada a la bicicleta desde entonces no ha cesado, así como su relación con la Administración: miembro activo del Pacto por la Movilidad y miembro del Barcelona Convention Bureau. Fue fundadora y presidenta de la primera asociación de empresas vinculadas a la bicicleta en Barcelona creada en 2007 (BiciTours Barcelona). Actualmente centra su actividad en El Penedès.

Diana González: a finales de los 90 comienza en Amics de la Bici. Asidua de las Comissió Cívica de la Bicicleta. Co-autora del 1er informe sobre robos de

bicicletas en Barcelona. En 2001 forma parte de la fundación del BACC, donde fue co-directora durante ocho años. Creó el proyecto de la “Biciscola per adults”, galardonado con el Premi Acció 21 del Ayto. de Barcelona y dirigió el proyecto Bicicampus, galardonado por el Pacte per la mobilitat del Ayuntamiento de Barcelona.

En la siguiente fotografía se puede observar a Mireia Grossmann, a la izquierda, participando en una de las acciones reivindicativas de Amics de la Bici. Estos solían tapar las vías del tranvía, que a menudo suponían un obstáculo para las bicicletas. La fotografía está tomada cerca del Arco del Triunfo el 26/05/1985

Figura 7: Acción reivindicativa de Amics de la Bici



Fuente: Archivo personal de Daniel Eritja.

Amics de la Bici, la primera asamblea que se formó en Barcelona, crucial en la defensa de la bicicleta y en la formación de colectivos posteriores, fue creada en 1981 por cinco personas de las cuales dos eran mujeres. Amics de la Bici devino con el paso del tiempo en Biciclot (Como grupo de trabajo en 1987 y como cooperativa en 1994) y en el BACC (2001) (Gorostiza et al., 2020; los mismos autores tienen una investigación en curso sobre el periodo entre 1997 y 2010). Las activistas de la época no recuerdan las desigualdades de género dentro de los colectivos como algo especialmente reseñable. También hay

consenso en que los grupos motores (las personas más activas dentro de los colectivos) solía haber presencia de mujeres. Se concibe que, al ser grupos políticos con discursos igualitarios, con la lucha ecologista y antimilitarista tan presente, parten de una base mucho más igualitaria que en otros ámbitos, como por ejemplo el ciclismo deportivo. Por otro lado, hay un discurso generalizado que remarca que los roles de tareas caían según las personalidades. Sin embargo, sí que hay un consenso en que las tareas administrativas solían recaer sobre el género femenino. No se perciben opresiones de género o violencias explícitas, pero sí cierta tendencia a responder a la socialización de género diferenciada.

“Yo en ningún momento me sentía que en estos entornos hiciera algo diferente o que tuviera un rol especial por ser una mujer. Nunca. No había ninguna diferencia”. (Activista)

“Cuando vienen de un fondo de reivindicación social o ecologista hay más mujeres porque simplemente... el ambiente deportivo no crea tantas mujeres. En la bicicleta no eran mayoritarias, pero había siempre, sí (...). Pero lo normal era un grupo de personas, también de todas las edades, pasándoselo bien. Y yo creo que en Barcelona iba mucho con la personalidad. Si te gustaba organizar, te metías en un proyecto como el concurso de fotografía. Era más personalidad. (...) Y en Amics de la Bici yo creo que el trasfondo de lucha del antimilitarismo ya daba a que no se dieran esas diferencias. (...) Cuando haces una cosa no te preguntas si eres hombre o mujer, la haces y ya. Y estas con alguien porque trabajáis juntos, y si no te llevas bien pues te buscas otro proyecto. Estás con gente que te llevas bien, que aporta algo. No te preguntas si es un hombre o una mujer”. (Activista)

Según las entrevistadas de esta investigación, el género no era un eje de lucha o una preocupación de lo cotidiano. En el ámbito estatal, Yagüe (2015) ha identificado que sí que existían debates puntuales sobre actitudes machistas en las revistas *Pedalibre* o *Sin Pausas*. En el mismo artículo, Yagüe también destaca la presencia de Hildegard Resinger en los boletines y en la prensa estatal.

“En el nº 1 de *Sin Pausas*, el primero de sus artículos está firmado por *La voz de su ama* y se pregunta el porqué de la limitada expresión femenina: ‘Hace tiempo que vengo notando que la voz femenina suena poco en Campomanes 13 ¿Nos callamos porque somos pocas? Yo sé que no ocurre lo mismo si los pocos son

ellos' (...) Tanto en *Sin Prisas* como en los boletines y comunicados del MdB se percibe interés por el uso de un lenguaje políticamente correcto en cuanto al género. Se multiplican las expresiones duplicadas ellas/ellos o el uso de la arroba como indicador de *género inclusivo*". (Yagüe, 2015, p. 64)

Pero tal y como se ha dicho, en las experiencias de las entrevistadas vinculadas a Amics de la Bici y posteriormente Biciclot, no se observa que las desigualdades de género fueran líneas de lucha presentes en el colectivo, ni a nivel interno ni a escala ciudad. No existía, por tanto, una preocupación feminista más allá de lo que se esperaba intrínseco a los movimientos antimilitaristas y ecologistas de la época. No se percibe rastro de identidad o diferencia con el hecho de ser mujer y ciclista, sino ciclista (en genérico). Por ejemplo, con respecto al debate sobre el lenguaje inclusivo que plantea Yagüe en su investigación, fue una cuestión que para Amics de la Bici no ofreció resistencia en sus inicios.

“Nos planteamos en su momento lo de usuarios y usuarias, y fuimos precisamente las chicas las que dijimos que no hacía falta. No la liemos, si no hay una palabra neutra y la lengua es así, por nosotras que no sea: usuarios. A todas las chicas que estábamos nos pareció bien, no hacía falta feminizar el lenguaje, cosa que no se ha producido hasta ahora. Como que ahí todavía no se había puesto de moda”.
(Activista)

Pero los tiempos cambian y los movimientos se adaptan: a día de hoy, Amics de la Bici se autodenomina en su página web una asociación de usuarios y usuarias de la bicicleta. El cambio de consciencia ha hecho en la última década el lenguaje inclusivo se considere un paso fundamental.

A pesar de no percibir opresiones o tratos diferentes por el hecho de ser mujer, sí que se reconoce que los hombres asumían con frecuencia los papeles reivindicativos de las primeras filas. Algunas formas vinculadas a la masculinidad hegemónica que ofrece más comodidad en la confrontación directa, hacían que fueran ellos (en su mayoría) los que ocuparan determinados espacios más visibles. Esto podía generar situaciones de acomodo y perpetuación de los roles de género.

“En Barcelona había algunas chicas también, pero es cierto que la representatividad de los hombres pues quedaba más... Y si podía ir uno de ellos y no tenía que ir yo... A ver, que yo encantada también. Pero que quizás estamos

más acostumbradas a estar en segunda fila, aunque si hacía falta yo iba. Es una cuestión de ahorro energético, si mi pareja grita más alto y además lo dice muy bien y estoy de acuerdo... pues vale”. (Activista)

Las caras visibles, por tanto, solían ser ellos, también con la prensa. Esto ha provocado, en parte, que las voces referentes hayan sido las de los hombres. Aunque ellas también estuviesen y aunque ellas también hablaran.

Es a través de la práctica del ciclismo urbano como se genera el conocimiento, por eso es necesario la existencia de una política participada (Lorenzi y Acero, 2016) y el papel de los movimientos sociales de los 70, 80 y 90 fue crucial para sentar las bases de lo que ha conseguido ser el ciclismo urbano en la Barcelona actual. La actividad de los colectivos era intensa, tanto en las reuniones con el Ayuntamiento como a pie de calle o en las actividades de divulgación. La socialización de género también estaba presente en las reuniones, y en el caso de algunas entrevistadas hay dudas de si el tono de las reuniones cambiaba por la presencia de una mujer.

“Quizás en las reuniones pudo haber algún momento paternalista conmigo, pero no sé si lo favorecían solo ellos o yo también, mira qué te digo. Porque mi educación es la que es y quizás sí que había como más... yo creo que el hecho de ser más amable... quizás ellos vivían las reuniones más tranquilos o más amables, aunque yo tenía vena reivindicativa, pero era como ‘bueno, vamos a poder hablar un poco’”. (Activista)

“Creo también que fue importante que en las reuniones con políticos hubiera mujeres (...) Era más fácil de asumir que no se hablaba de deporte. Los políticos también eran todos hombres... y creo que, en este aspecto, seguramente no de manera consciente, ver más variedad, que no de hombre a hombre que era hablar de deporte, sino de colectivo de usuarios y usuarias a estamento político”. (Activista)

En aquella época el Ayuntamiento no conseguía desligar el ciclismo del ámbito deportivo y de ocio (Gorostiza et al., 2020). A su vez, el ciclismo deportivo estaba vinculado culturalmente al ámbito masculino. La reflexión que ofrece la entrevistada es muy interesante, porque señala que cuando un grupo de hombres habla de ciclismo existe una idea preconcebida de lo deportivo, la fuerza o el riesgo. Y, sin embargo, la presencia de

una mujer hablando de ciclismo ayudaba a ofrecer nuevas visiones y ofrecía diversidad. Esto se daba tanto en las reuniones con la Administración como en las actividades de difusión de los colectivos, como la radio y la tele, destinadas a un público general.

Tras décadas de negociaciones entre el Ayuntamiento y diversos agentes de la ciudad, así como de una constante presión por parte de los/las defensoras de la bicicleta, se construye finalmente el primer carril bici permanente en el año 1990 (Gorostiza et al., 2020). Poco a poco, la infraestructura fue creciendo. El crecimiento de turistas, muchos de ellos con prácticas ciclistas muy interiorizadas, así como la curiosidad que desató en algunos locales, ayudó a que en el paisaje urbano comenzara a normalizarse este resurgido modo de transporte. El número de ciclistas iba incrementando y así lo hicieron las bases del movimiento. Los y las defensoras de la bicicleta en Barcelona, otrora unificadas en Amics de la Bici, se diversifican según sus intereses generando un escenario de luchas más complejo, tal y como ha pasado en otras ciudades (Jordi, 2016). Los distintos colectivos amplían intereses y motivaciones y así aparece Biciclot (1994) y el BACC (2001). Las relaciones con la Administración se encaran desde diferentes frentes: unos más reivindicativos y otros más colaborativos.

El movimiento pro-bici tiene un amplio espectro de maneras de hacer y, sobre todo, de relacionarse con el poder institucional. Existen organizaciones que confían en que para generar un espacio en el que las personas que van en bicicleta tengan suficiente poder y no sean intimidadas por las personas que van en vehículos motorizados, se puede luchar siguiendo las reglas. Y por otro lado hay movimientos más tajantes en sus acciones que consideran que no se pueden cambiar las relaciones de poder desde el poder institucional y optan por opciones más disruptivas y conflictivas (Vivanco, 2013, p. 102).

Paralelamente a las demandas por aumentar la infraestructura, distintas iniciativas pro-bici se llevaron a cabo por parte de los colectivos barceloneses. La promoción da fruto y consigue resquebrajar la idea más tradicional de la bicicleta como un juego de niños, como un deporte o como una cuestión de los ecologistas. Gracias a proyectos como la Biciescuela (escuelas para aprender a montar en bici) o los Bicibarris (paseos colectivos por diferentes barrios) se consigue acercar el ciclismo urbano a nuevos colectivos.

La ampliación de las bases y el tipo de perfiles fue clave para la feminización del ciclismo urbano de Barcelona. Las actividades organizadas tuvieron amplia aceptación entre el

público femenino. Con el Bicibarri o la Biciescola muchas mujeres se acercaron a un mundo antes desconocido (e incluso temido).

“En la Biciescola ¡el 80-90% eran mujeres! No te diré cuánta gente exacta pasó, igual unas mil. Pero el mensaje y la imagen que daba cuando enseñábamos señoras yendo en bici por la ciudad ¡y mujeres! Cuando hacíamos algo de comunicación era muy importante la aparición de la mujer, y cuando comenzaron a aparecer mujeres llevando a niños todavía más importante (...) Estás transmitiendo tanto... primero que una mujer se siente segura en la ciudad, brutal. Se siente segura para ir en bici, pero no solo eso, sino que se siente bastante segura como para llevar a su hijo. ¡Doble seguridad! Yo creo que ahí abrimos un abanico”. (Activista)

En la década de los 90, tras los Juegos Olímpicos, el turismo en Barcelona alcanza un nivel sin parangón previo. Viajeros/as de países donde la bicicleta está ampliamente instaurada traen nuevas demandas y esto provoca la aparición de empresas centradas en el alquiler de bicicletas y el aumento de rutas ciclistas por la ciudad. Fue un momento incipiente de las tiendas de bicicletas en el que tanto en las negociaciones con el Ayuntamiento como con la creación de la primera asociación de empresas de alquiler y visitas guiadas de bicicleta, fueron claves. Esta fue creada por Ester Boada, la única mujer de once empresas (en la actualidad hay once empresas de las cuales son tres mujeres).

Los ámbitos de actuación de los colectivos comienzan a diversificarse y se pone el ojo en los modelos de ciclismo urbano europeo, pero también existe un reconocimiento hacia las reivindicaciones de los movimientos sociales a la hora de presionar a la administración desde frentes más combativos. Al final, conseguir la diversidad de perfiles suponía llegar a más tipos de gente y estas, a su vez, hacer un efecto llamada a personas que antes no se lo hubieran planteado.

El perfil original de ciclistas, tan vinculado al movimiento ecologista y al antimilitarismo, se amplió cualitativa y cuantitativamente durante la década de los noventa y los inicios de los 2000; también en la tipología de bicicletas. Con la ampliación de los perfiles y la incorporación de nuevos tipos de bicicletas, las prácticas ciclistas también se vuelven más complejas y evolucionan. Este caldo de cultivo se gestó previamente a la aparición del sistema de bicicleta pública Bicing. Era el colchón que sentaba las bases de lo que fue el momento de eclosión del ciclismo urbano barcelonés.

“Al venir a vivir a Barcelona, en 2006, que yo tendría 24 años, empecé a ver gente que iba en bici, aunque entonces no existía todavía el Bicing. Y con una amiga que vivíamos juntas, dijimos, vamos... y mi padre nos arregló dos bicis antiguas que tenía y nos empezamos a mover con la bicicleta. Recuerdo de venir y pensar, ‘otras esto es una manera de moverse’ ¿no? Ver gente que va en bici y decir: esto es la mejor manera de moverme, voy a probar. Y realmente engancharme ya (...)”.

(Elisabeth, 37 años)

Siguiendo la tendencia estatal e internacional de principios del siglo XIX, el sistema de bicicleta pública de Barcelona no tardaría en llegar. Entre 2003 y 2018, se inauguraron en España 131 sistemas, alimentados por una política estatal de financiación en pro de la eficiencia energética (Anaya-Boig, 2021) de los que han sobrevivido cincuenta (Anaya-Boig, Douch y Castro, 2021). Pero el caso de Barcelona puede considerarse un éxito. Con el recorrido iniciado en los años 70, un movimiento de base consolidado y una infraestructura (aunque mínima) en funcionamiento, en 2007 llega el Bicing.

El número de ciclistas en Barcelona sale disparado, superando todas las previsiones. Para mucha gente que quería probar la experiencia, es la excusa perfecta. El aumento desproporcionado comienza a generar percepción de caos y nuevas reticencias hacia los y las ciclistas. El Bicing se acerca a las ciclistas potenciales de manera cómoda (al menos en el concepto) y barata. Este acercamiento supone un aumento de probabilidades de ganar ciclistas urbanas que en otras condiciones no lo hubieran hecho.

“Era una medida intermedia que me facilitaba ese probar. Ese ir intentando a ver qué pasa. Y me fue muy bien, porque a medida que la iba utilizando, iba ganando confianza y me atrevía a utilizarla un poco más. tenía como unas rutas que hacía muy asiduamente y siempre para traslados que yo veía como fáciles de hacer, y después sí que hubo una temporada que la cogía bastante más”. (Isabel, 34 años)

La consolidación del Bicing genera un efecto llamada y personas como Isabel, que no se habían sentido previamente cómodas en la ciudad en bicicleta, se animan a probar iniciando un proceso de aprendizaje a circular en bici por la ciudad. A pesar de las dificultades que presenta a priori, el Bicing arroja más ciclistas a la ciudad. Todos los relatos, tanto los de las ciclistas previas como los de las que se incorporaron más tarde,

coinciden en el Bicing como punto de inflexión. Con sus más y con sus menos, el Bicing abre una puerta a una nueva visión de la movilidad en la ciudad.

“El Bicing entra como un medio más de transporte público. Se añade una modalidad, entonces como que la ciudad en su comportamiento empieza a transmitir que hay otras maneras de moverse, que no para ir de aquí a Plaça Catalunya hay que coger la moto”. (Maite, 48 años)

Los colectivos mantienen su actividad, principalmente concentrada en Biciclot y el BACC. Este último vive un relevo generacional absoluto. También aparecen otras iniciativas, como la Massa Crítica (en 2009 se retoman salidas anteriormente no vinculadas al concepto Massa Crítica) o 30 Dies en Bici (constituida como asociación en 2018, a pesar de su actividad previa). Ambas, alimentadas por experiencias internacionales que aterrizan en el territorio barcelonés. Tal y como analiza Jordi (2016) para el caso sevillano, en Barcelona parece reproducirse esta tendencia de que en el movimiento por la defensa de la bicicleta en la que confluyen, por un lado, un perfil histórico y tradicional de hombres, veteranos, portavoces que han tenido amplia repercusión y reconocimiento, que superan los 40-50 y que se iniciaron en el activismo ecologista antimilitarista, conviviendo con un relevo generacional con otros planteamientos. El relevo generacional supone, entre otras cuestiones, nuevas maneras de hacer y pensar que incluyen, influenciadas por el contexto sociocultural, análisis feministas del movimiento.

Con respecto a los datos de la Administración, hasta el año 2013, la EMEF (encuesta de referencia de movilidad en Cataluña) no había incluido ningún dato segregado por género por lo que no se cuenta con datos previos. Aunque el avance es muy tímido, la simple inclusión de diferencias de género en el total de los desplazamientos consigue evidenciar las desigualdades numéricas en el uso de la bicicleta.

El auge del feminismo, especialmente notorio en la última década, también ha atravesado a los colectivos defensores de la bicicleta. En diferentes espacios, mujeres vinculadas a los colectivos se encuentran generando sinergias y poniendo en común inquietudes comunes. Se cuestionan internamente las dinámicas más patriarcales. En sintonía con otras ciudades, surge la necesidad de generar espacios no mixtos.

“Sí que había una lucha de crear espacios para nosotras y llevar la bici mucho más a todas, desde a mecánica, salidas, actos reivindicativos, la historia de la mujer en bici...”. (Lidia, 41 años)

“Cuando iba [a estos espacios] había mayoría hombres. Había alguna mujer, que me sentí identificada con ella, que no era alguien tan diferente ¿no? como una persona más... que te sentías identificada: cuando la ves, en el sentido de cómo se viste, cómo anda, qué bici tiene. Es como ... te sientes identificada”. (Judith, 39 años)

Estas mujeres comienzan a observar algunos roles más encallados (funciones administrativas en manos de las mujeres -cosa que ya se venía observando desde los 80's- la mecánica y los puestos de poder en los hombres). En ocasiones se identifican muchos intentos vacíos de generar cambios por parte de los propios compañeros; muchas veces estos discursos están alimentados de teoría pero vacíos del deseo de cambio real:

“Hay roles de género y es una cosa contra la que yo he luchado mucho. Tener ideas y decir ‘ay vamos a hacer esto’, y todos los tíos son los primero que se ponen ahí a tener ideas. Pero cuando hay que llevarlas a cabo: ‘ay hazlo tú que tienes más capacidad de gestión’. O sea, el trabajo mierda de la contabilidad (...). Yo siempre les digo que no soy la secretaria de nadie y lo he insistido mucho, y saben que me enfado cuando empieza a aparecer ese rol. Al final hay que optar por plantarse. (...) Igual nos quitan la subvención, pero me la va a sudar que nos la quiten. Y los hombres son eso, los más creativos, más guais y tal y cual, y vamos a hacer muchas cosas, y después llevarlo a cabo... tomar ciertas responsabilidades de que hay que ir a comprar esto o lo otro pues parece que siempre tiene que caer en manos de mujeres”. (Alba, 44 años)

Parece que hay ciertos roles de funciones administrativas dentro de las entidades que se sigue perpetuando que los lleven a cabo las mujeres, tal y como pasaba en los 80 – 90.

“Los que los llevan son hombres, las mujeres estaban en ese momento estaban siendo contables, la secretaria y la contable, los otros son los creativos, los que llevan el proyecto, los que salen en la foto”. (Judith, 39)

En los núcleos de poder (ya sea en forma de asambleas, de juntas directivas o de cargos) existe cierta preocupación por la paridad en tanto que se ha observado menos participación de las mujeres en estas esferas. Esto significa que la masculinización de los espacios es visible. Los intentos que muchas veces vienen de los propios participantes (hombres) de las juntas, no siempre tienen los mejores resultados.

“Son todos hombres. pero hay que decir que quieren que entren mujeres. Y a mí me lo han propuesto varias veces (...) es una cosa que ellos mismos han visto, de que hay en el ambiente ciclista, hay muy poca participación activa por parte de las mujeres en determinadas esferas. tienen ganas de incluir a gente, porque no es solo que quede bien, sino que creen en ello, pero es verdad que también... queda mejor”. (Alba, 44 años)

Muchas veces son las propias mujeres, por el mismo compromiso político y feminista, las que se encargan de generar de presionar a los compañeros para darle importancia. También son las que cargan con el peso del cambio. Se convierten por otro lado, sin ser su función, en pedagogas de nuevas dinámicas. Y son ellas mismas las que presionan para seguir abriendo espacios y caminos feminizados marcando criterios.

“Ya los conozco mucho y de vez en cuando les tengo que pegar algún toque. Y dentro de otros grupos de amigos también, pero bueno como que nadie se lo toma mal, si no que tienes que ir dando toques y ellos mismos ya reconocen que les está bien que les den toques”. (Judith, 41)

A base de aprovechar las pequeñas grietas de un mundo masculinizado e incidir desde dentro en evidenciar las desigualdades, se van resquebrajando estructuras patriarcales. Pero para la lucha desde dentro de las entidades también es necesario un soporte financiero que cae en manos de la Administración y de las partidas presupuestarias a la agenda feminista, y en este caso concreto, a la agenda feminista aplicada a la movilidad en bicicleta.

Los colectivos de más reciente creación tampoco escapan completamente de las dinámicas patriarcales. La Massa Crítica es una iniciativa pro-bici que nació en Chicago en 1992. Se celebra una vez al mes con bicicletadas que recorren la ciudad, cortando el tráfico, utilizando el espacio que normalmente es de los coches y transgrediendo las señales de tráfico. Es un evento abierto, de convocatoria pública, que reúne a cientos de

personas en bici. En Barcelona comenzó a llevarse a cabo prácticamente de manera inmediata a su creación, aunque no se denominaba oficialmente Massa Crítica, y eran salidas organizadas por Amics de la Bici. Tras años de inactividad se retoma en 2009, ahora sí utilizando el nombre de la Massa Crítica.

A pesar de ser un evento donde se ven muchas mujeres, la masculinidad hegemónica también brilla en su máximo esplendor. Hay mucho hombre joven que celebra ser el centro de atención con conductas arriesgadas (por ejemplo, hacer el caballito con la bici por encima de la acera) y con demasiada frecuencia, los cortes de tráfico se convierten en encuentros violentos. La agresividad no es monopolio del sector masculino, hay episodios tensos y las mujeres también ocupan estos lugares, pero algunas entrevistadas perciben distintas predisposiciones a la violencia.

“Y luego un montón de machos, todos de 15 a 20. Lo que pasa es que los más expertos que llevan años, intentan hablar antes de cada Massa con ellos. Pero hay un movimiento muy barullero. Aquí hay maneras muy diferentes de ver la mediación con el coche. Yo soy del diálogo, a no ser que se te ponga muy farruco...”. (Andrea, 40 años)

“Cortando [el tráfico] hay tíos y tías. Siempre muchos más tíos. Partimos de la base de que el mundo del ciclismo está masculinizado, todavía. Pero que también es verdad que hay muchas tías en la Massa, que quizás sea el movimiento ciclista que más tías he visto, porque es una salida urbana fácil... es una pena, pero es así. Igual hay más tíos cortando porque hay más tíos que tías”. (Alba, 44 años)

En 2020, un chico de la asamblea de coordinación de la Massa Crítica sugiere incluir un Punto Lila durante los recorridos. Los Puntos Lila forman parte de los protocolos contra las violencias machistas en espacios de ocio y son puntos (fijos o itinerantes) a los que acudir en caso de agresión. En Barcelona, los protocolos nacieron de movimientos feministas autónomos: Feministes de Gràcia en 2014 y Poble Sec Feminista en 2015 (Joan i Torra, 2018). Los protocolos hoy en día se han institucionalizado y el Ayuntamiento los está llevando a diversos espacios. En el caso concreto de la Massa Crítica esta necesidad surge cuando llega a conocimiento de la Asamblea coordinadora que un acosador está asistiendo a los recorridos. La dificultad añadida de este caso es el ritmo itinerante de la Massa. En abril de 2022, aún no se ha puesto en marcha.

A nivel estatal también hay intentos de poner solución a estas dinámicas de desigualdad. La coordinadora referente ConBici creó en 2018 el área de equidad. A partir de esta decisión, se consiguió añadir a los estatutos que ConBici es una entidad feminista, así como se han redactado manuales de comunicación inclusiva y de equidad para los grupos locales. La preocupación les llevó a realizar una encuesta interna en cuyos resultados se visibilizaba que existía una masa social envejecida y masculinizada (tal y como hemos hablando antes de los perfiles más tradicionales), y demostraba que los grupos más recientes con gente más joven son más paritarios.

4.1.1 La aparición de los colectivos no mixtos

A lo largo de este recorrido hemos podido observar cómo el movimiento de defensa de la bicicleta se ha impregnado cada vez más de la lucha feminista. Las mujeres que se mueven por diferentes entidades acaban coincidiendo y compartiendo experiencias y surge la necesidad de crear espacios de seguridad: espacios no mixtos (Figueroa, 2020; Lewis, Sharp, Remnant y Redpath, 2015).

La creación de estos colectivos visibiliza una necesidad: tener espacios propios donde poder organizarse, donde poder poner experiencias en común y tomar una voz que anteriormente solo existía en los márgenes. Son espacios que sirven para cuestionar las formas masculinas del ciclismo y romper dinámicas con las que no se está de acuerdo. También evidencia las incómodas situaciones que pueden vivir algunas mujeres en el mundo del ciclismo: desde la condescendencia más ingenua a la violencia más explícita.

La existencia de estos grupos es primordial a la hora de ofrecer diversidad a la lucha por la bicicleta en la ciudad. Esto promueve la inclusión de nuevos discursos y de nuevas maneras de entender y promover el uso de la bicicleta. También maneras diferentes de militar, maneras diferentes de ejercer la mecánica, nuevas maneras de observar y pensar la ciudad, de recordar y de hacer memoria a las mujeres luchadoras que nos han precedido. Es una manera de recuperar el derecho a la ciudad, con perspectiva de género.

La tendencia de estos grupos a nivel estatal ha ido a la alza (Vaquerizo, 2017). El gran punto de inflexión, que dio origen a la Red de Mujeres Ciclistas, fue el I Encuentro de Mujeres Ciclistas que se celebró el 29 de abril de 2017 en Zaragoza (Las Bielas Salvajes, 2017). Cada colectivo tiene sus características y sus actividades y funcionan de manera independiente. A día de hoy La Red cumple una función más simbólica que práctica, pero

desde el 2017 es el paraguas de la organización de los encuentros no mixtos. En 2019, el encuentro pasó a llamarse Encuentro de Ciclistas Diversas. Cada Encuentro supone una inyección de energía a la actividad de los colectivos y a las personas individuales que se acercan. Los eventos organizados por los colectivos no mixtos consiguen generar una excepción en la norma: los espacios dejan de estar masculinizados.

Cicliques: Ciclistas apasionadas que quieren expandir las ganas

El Encuentro de Mujeres Ciclistas de 2017 fue la primera aparición pública del colectivo no mixto Cicliques. Para que naciera Cicliques se tuvieron que dar algunas casualidades: unas más bonitas que otras. La primera casualidad (una de las bonitas) es que dos mujeres increíbles se conocieran en una de las entidades pro-bici de la ciudad. Se sorprendieron la una a la otra por sus intereses en común, por ese espíritu desafiante, por la pasión por la bicicleta y por las ganas de hacer cosas. En definitiva, por su sintonía. La segunda casualidad (quizás no tan bonita) es que estuvieran hartas de ciertas maneras de hacer y ver el mundo de la bicicleta. Observar roles estancados, pocas ganas de cuestionar las maneras de entender la mecánica, falta de perspectiva feminista y acabar con las formas masculinas que monopolizan los espacios ciclistas.

“Nos juntamos a ver posibles ideas y no sé en qué momento decidimos ¡vamos a crear un colectivo! ¡y vamos a buscarle un nombre! entonces nos propusieron desde zaragoza que presentáramos el colectivo y fue... pero si acabamos de empezar, no hemos hecho nada. y entonces presentamos las ideas que teníamos”.

(Componente del colectivo Cicliques)

Previamente a Cicliques, se conoce que existió otro llamado *Bicitetas*, pero no se ha conseguido localizar a ninguna de las que formó parte del mismo. En su tesis, Liliana López (2017) consiguió entrevistarlas, pero en la actualidad no dispone de los contactos.

Según su página web, Cicliques es “un colectivo ciclista de mujeres, lesbianas y trans apasionadas de la bicicleta que une feminismo y bicicleta como centro de su reivindicación. (...) surge en Barcelona en abril del 2017 con la intención de expandir las ganas de pedalear por el mundo todas juntas, creando espacios no masculinizados y seguros, para potenciar la bicicleta como herramienta de transformación social desde el feminismo, en red y en clave horizontal” (Cicliques, n.d.).

Pero además de la descripción formal de la página web del colectivo, Cicliques es una tonelada y media de diversión, “mucho de humor, mucho de juego, mucho de aprender las cosas riéndonos, de divertirnos, de quitarle peso a estas cosas del mecaaaaaanico de bicicleeeetas [con tono de persona aburrída, taxativa e incuestionable]”. (Componente del colectivo Cicliques)

Figura 8: Foto satírica sobre la falta de aparcamientos bici tomada en una salida de Cicliques



Fuente: Redes sociales de Cicliques

Un colectivo no mixto requiere el compromiso implícito de quien lleva a cabo una práctica política. Esa práctica se traduce en ponerle consciencia al combatir dinámicas que consideras masculinas, como intentar evitar las jerarquías, intentar ampliar las voces, no asumir que son espacios de sexualización, poder compartir conocimientos y ponerle consciencia a las implicaciones de la agresividad dentro de la práctica política.

“Hay cosas que no eres consciente, pero hay una tranquilidad en el estar. Que no sé qué es lo que lo hace cuando es mixto, si es la presencia simplemente del otro, la intervención del otro, o cómo a ti te afecta que haya otro sexo, otro género, que lo identifiques con otros roles. También hay intención, a veces, en estos espacios de lo que llamamos sororidad, que lo ves en los tiempos, las voces, cómo se escucha (...) se ofrece como una oportunidad de estar. en estar y en conocer. Es difícil de describir, hasta que no lo vives”. (Componente de Cicliques)

“A veces nos costaba decir para mujeres, en realidad lo que necesitábamos es que se salga del molde este masculino, blanco, cis... y crear otro espacio, otro vínculo, otra forma de aprender, otra forma de relacionarnos. Que el aprendizaje sea compartido, que te empoderes, pero empoderarte (...) como mira, esto lo podés hacer vos. Ya está. o sea, de autogestión, de hablar desde la anarquía”.
(Componente de Cicliques)

La actividad de mayor magnitud que ha llevado a cabo Cicliques fue la organización del IV Encuentro de Ciclistas Diversas (5, 6 y 7 de abril de 2019 en Barcelona). Durante seis meses, con asambleas semanales, se preparó un evento no mixto al que se apuntaron 150 participantes. El encuentro fue totalmente autogestionado, sin contar con la financiación de ninguna institución oficial (siendo esto una decisión política tomada en colectivo).

El contenido del evento fue plural. Se incluían actividades de reflexión en torno al urbanismo feminista, los usos desiguales de la ciudad, las posibilidades de las economías ciclistas, la función y futuro de la Red de Mujeres Ciclistas, y algunas actividades prácticas con la bicicleta para hacer cohesión, como las rutas ciclistas. La siguiente fotografía (Figura 9) fue tomada durante una de las charlas del encuentro. Se fomentaba la participación a través de la colocación de las sillas en redonda y todas las experiencias compartidas se escuchaban con mucha atención y cariño. También se contaba con expertas de la movilidad, pero las exposiciones eran asequibles y hubo una participación diversa.

“El encuentro fue importante para decir ‘ostras hay otro mundo, somos muy diferentes todas’. Hay algo que nos une, que es una necesidad de tener un espacio, la lucha de ese espacio, ser visibles y de crearlo a nuestra manera. Eso es lo que nos unía, pero había profesionales, había gente más usuaria de la bici, madres que llevan los hijos en bici bici.... mucha variedad, muy distinta”. (Componente de Cicliques)

Figura 9: Foto del Encuentro de Ciclistas Diversas en Barcelona



Fuente: Redes sociales de Cicliques

Después del encuentro se rompe la dinámica de asambleas semanales de Cicliques. Un tiempo de descanso y la bajada de participantes, hace que bajen los ánimos. La situación de pandemia y el confinamiento tampoco ayudan, así que las reuniones se siguen llevando a cabo. No existía una agenda política concreta y, al perder la regularidad de las reuniones, la programación de las actividades quedó más diluida. Por suerte, tras dos años de espera (por los tiempos de la pandemia), llegó el siguiente Encuentro de Ciclistas Diversas en Bilbao (organizado por el colectivo no mixto MTB Andreak). Esto supone renovar energías, conocer otras iniciativas y, consecuentemente, aumentar la motivación.

Figura 10: Encuentro de Ciclistas Diversas en Bilbao (junio 2021)



Fuente: Redes sociales de MTB Andreak

En los últimos dos años, la estrategia de acciones de Cicliques no está marcada. Sin embargo, gracias a las sinergias con otros colectivos y colaboraciones se va tejiendo una red que sirve de impulso cuando fallan las fuerzas. Hay un caso que ha resultado clave: la conexión con la cooperativa de urbanismo feminista el Col·lectiu Punt 6. La tarea del Col·lectiu Punt 6 a la hora de ofrecer nuevas visiones de género sobre las maneras de hacer ciudad ha sido constante durante más de diez años. Dentro de la cooperativa, también hay mujeres ciclistas y preocupadas (en lo político y personal) por la movilidad en bicicleta. A raíz de la publicación del *Manifiesto por una Barcelona con calles con prioridad para peatones y ciclistas que incorpore una perspectiva feminista* impulsado por el Col·lectiu Punt 6, Cicliques, Biciclot e individuales (“Manifest per a una Barcelona amb carrers amb prioritat per vianants i ciclistes que incorpori una perspectiva feminista,” 2020), el Ayuntamiento muestra su predisposición a promover estudios que incluyan la perspectiva de género sobre el ciclismo urbano. Este apoyo ha facilitado que se hayan generado sinergias entre ambos colectivos y que hayan culminado en la publicación de dos informes: *Mujeres y personas no binarias en bici. Estudio de movilidad ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista* (Col·lectiu Punt 6, 2020) y *Recomendaciones para integrar una perspectiva feminista interseccional en la movilidad ciclista de Barcelona*, una co-realización entre el Col·lectiu Punt 6 y Esther Anaya (2021).

Las Palometas: un taller de autorreparación no mixto

Otra de las iniciativas que sustentan el cambio cultural y que trata de consolidar y acercar el ciclismo urbano a nuevas personas son los talleres de autorreparación de bicicletas (Batterbury, Manga, Kowasch y Lane, 2021; Diz, 2016). El activismo francés recurre al término “velonomía” como ideal ciclista y se refiere a la capacidad de poder reparar, mantener y ajustar la bicicleta, ganando en autonomía. La velonomía también se relaciona con la propia práctica de ir en bici (Abord de Chatillon, 2021).

En Barcelona están en funcionamiento la Bicinètika (desde 2018 en el barrio de Sant Andreu), Biciosxs (en el barrio de Vallcarca) Frenopàtico y las Palometas (que comparten local en el barrio de Gràcia, desde 2016 y 2019 respectivamente). Dos de estos talleres están en edificios okupados; a veces, la vinculación a espacios okupados supone asumir que el proyecto tiene un fin que llega cuando llega el desalojo. Los tres espacios tratan de generar lógicas fuera de los intereses capitalistas, reciclando piezas y bicicletas, así como facilitando herramientas.

A los talleres de autorreparación asisten personas de diferentes niveles de experiencia en mecánica y sirven para intercambiar conocimientos y consejos. Allí se suelen encontrar herramientas para compartir, piezas de bicicletas y sabiduría. Estos talleres sobreviven de donaciones (en forma de herramientas, piezas, más bicis o dinero). También son espacios de socialización, donde se comparten experiencias e intereses en común. A pesar de que su uso no está muy extendido, son espacios cada vez más necesarios en tanto que el uso de la bicicleta aumenta y dada la poca formación mecánica y su divulgación, se generan dependencias hacia los talleres profesionales (Lorenzi, 2010).

“Una amiga de nuestra familia está en la Rosa de Foc y ella también va en bici. Y nos dijo ‘ay, que hay un taller que es gratis’. Como yo tampoco tengo dinero ahora porque no estoy currando pues tampoco me quiero ir pagando reparaciones que a lo mejor podría hacer yo, ¿sabes? Entonces me pareció como la mejor idea del mundo”. (Anna, 18 años)

El reciclar también pone en jaque la lógica capitalista de consumo continuado; pero sobre todo, permite a las personas con mayor precariedad tener herramientas y piezas a su alcance para poder reparar su bicicleta. Te rescata de la dependencia de un taller profesional y del consecuente desembolso de dinero. Además, la relación que generas con

el objeto cambia, aumenta tu familiaridad y tu cariño por la bici. Esta relación que se cuece en el proceso de aprendizaje, que requiere compromiso y dedicación.

Figura 11: Pegatina de la Impremta Col·lectiva de Can Batlló



Fuente: Archivo propio

Tal y como hemos visto con otros espacios, los talleres de autorreparación, también están muy masculinizados (Abord de Chatillon, 2021; Diz, 2016). Y así lo confirman las entrevistadas, que consideran que la mecánica es una de las grandes tareas pendientes. Aunque sí que hay mujeres que participan en los talleres, esta primera impresión puede alejar a nuevas visitantes. Algunas entrevistadas explican que sí que han sido conscientes de que llegar la primera vez impresiona y que no es una barrera fácil de romper, pero que lo han hecho por convicción y como un ejercicio de resistencia. El problema es que muchas chicas no tienen la decisión, las ganas o las fuerzas para romper esa barrera. De hecho, según mis notas de campo, la primera vez que intenté pasar por Frenopático para una cuestión simple como inflar las ruedas, no me sentí cómoda y acabé yéndome sin entrar.

“Los hombres ocupan mucho espacio, siempre, en todos los contextos. donde llegan pues ahí se colocan “esto es lo que necesito para estar bien yo y los demás pues me da igual”. no lo hacen conscientemente, pero... y muchas veces en un taller mixto te tienes que introducir a la fuerza. yo, en todos los espacios estos, he tenido siempre el primer rechazo, porque esto es normal, porque todo el mundo se gira y mira. pero luego he dicho ‘adelante’ con la bicicleta y hazte tu hueco y punto. Porque si no haces tu hueco te quedarás en la puerta”. (Laura, 43 años)

“También me gusta ir porque tengo conciencia de que es un mundo muy masculinizado, me gusta como llenar este espacio y me tiro ahí un buen rato con

mis cosas, obviamente pido ayuda, pero siempre intento como... también porque tengo como la conciencia esta”. (Anna, 18 años)

Al ser proyectos vinculados a espacios críticos, el público general tiene mayor sensibilidad a las temáticas sociales que en otro tipo de lugares. O al menos en teoría. Pero en muchos casos, los usuarios no consiguen desprenderse de estos prejuicios y tienen concepciones y comentarios machistas sobre la mecánica y, en concreto, hacia las talleristas. Desde no querer que toquen su bici, ofrecer mucha desconfianza o no hablar con las mujeres buscando directamente a los hombres mecánicos.

“Con algunos usuarios, en algunos casos ha habido medio roce. Primero, cierto modo de orgullo por su parte porque ‘no es posible que ahora esté una tía ahora aquí explicándome a mí cómo funciona un freno de disco’; esto ya lo rechazan de primeras. Y segundo, ‘apártate de aquí porque tú me vas a romper la bici’. No te lo dicen directamente, pero eso de que no te dejan tocar la bici me ha pasado más de una vez”. (Mecánica de bicicletas)

De manera general, los/as impulsores de los talleres (los/as talleristas) están abiertos a nuevas maneras de hacer y, a la vez, conscientes de los roles de género en la mecánica, generan estrategias pedagógicas para cambiar las maneras de pensar o los estereotipos. Son proyectos que al tener un compromiso social, no pueden (o no deberían, al menos) permitir conductas machistas en los espacios. En este sentido, los compañeros talleristas pueden ejercer también de pedagogos (o aliados) alimentando conductas no sexistas.

“Era divertido porque venían los tíos y era como ‘mira, pregúntale a ella que es la profesional y en este tema yo no tengo ni idea’. Aunque supiera ¿no? pero un código entre nosotros de que me ayudaba a que esto se desarmara. Y creo que también tener aliados en esto se agradece”. (Mecánica de bicicletas)

Y estas no son las únicas lógicas patriarcales que se dan en estos espacios. También hay hombres que intentan aprovechar su experiencia con la mecánica para aumentar su capital erótico y seducir, explicaciones de más que las mujeres nunca pidieron o prejuicios sobre el conocimiento de la recién llegadas. La mecánica de bicicleta sigue estando muy masculinizada y esto alienta los roles masculinos del hombre manitas, activo, dispuesto a ensuciarse.

“Se da por hecho que una tía cuando está en estos ambientes es porque necesita la ayuda de alguien. A mí me ves ahí buscando una herramienta, que yo sé cuál estoy buscando porque sé cuál funciona con la bici, y claro, no sé, a veces me da mucho palo que haya alguien en plan ‘¿encuentras lo que quieres?’ [con voz ridícula] Bueno ¡pues lo estoy buscando!, si no, te lo hubiese pedido”. (Anna, 18 años)

De las experiencias recogidas hay dos líneas: la primera es que los talleristas se preocupen mucho por las usuarias y acabe escondiendo un intento de ligar que si rechazas supone que dejen de tratarte bien. La segunda es que nadie intente ayudarlas. En este baile de opciones existe una conexión y es que solo se preocupen por ayudarte cuando exista un interés sexual. Por otro lado, hay otra práctica propia de los talleristas que es no querer ayudar por no saber medir la reacción de las mujeres. Parece que, aunque algunos hombres puedan identificar la incomodidad que pueden ocasionar, tampoco generan herramientas comunicativas para resolver la cuestión.

Llegó un momento que el tío me dijo: ‘¿no te quieres quedar más?’ digo no, y a parte es que no quiero nada. Desde ese día ya no era la alumna predilecta. De repente pasé a ‘a ver céntrate’, ‘a ver claro, es que si te pones a hablar...’. No he vuelto a ir (...) y entonces ahora una voluntaria de Frenopático ha montado un taller no mixto, para los jueves por la tarde. (...) iré a ese sitio”. (Andrea, 40 años)

Efectivamente en 2019, una voluntaria tallerista decide iniciar, compartiendo local con Frenopático, un taller para mujeres e identidades disidentes: Las Palometas. Esta iniciativa, junto con las que se están dando en otras muchas ciudades, suponen un desafío a unos espacios que hegemónicamente se han considerado de dominación masculina (Abord de Chatillon, 2021; Batterbury y Manga, 2021). Ella, siendo tallerista voluntaria, había ido recogiendo las experiencias de las usuarias que veía en diferentes talleres y llegó a la conclusión de que había muchas necesidades de un espacio feminista que no estaban siendo resueltas.

“Empecé a darme cuenta de que existía cierta incomodidad a la hora de relacionarse con un taller donde estaban sobre todo hombres, y de repente las chicas era como algo automático y venían a mí a preguntarme cosas. Algunas lo manifestaban directamente ‘qué suerte que guay que haya una chica en este taller porque los otros talleres siempre un campo de nabos’”. (Mecánica de bicicletas)

Si el mantenimiento y la reparación de la bicicleta transforman y empoderan la práctica ciclista, y el acceso a los mismos son desiguales (Abord de Chatillon, 2021), atacar directamente a esta desigualdad es clave para perseguir una práctica ciclista más igualitaria. En Francia existe una organización internacional (*Enclume à Clavette*) de iniciativas feministas para la comunidad de talleres (Abord de Chatillon, 2021). En España, a pesar de la indagación, no se conoce ningún otro taller no mixto en funcionamiento. Por otro lado, muchas de las usuarias del taller no mixto suelen ser de otros países: o países centro europeos, o de América Latina. El cuidado y mantenimiento de la bicicleta parece estar mucho más arraigado en sus culturas que en la local, ya sea por la necesidad o por el hábito.

La incomodidad de las mujeres en los talleres de autorreparación se puede traducir en su ausencia. Retomando las palabras de Koskela (1999, p. 121):

“Cuando las mujeres tienen miedo, cuando se sienten incómodas por estar en un determinado espacio, evitan este espacio y se ven obligadas a reproducir la dominación masculina sobre el espacio contra su voluntad (...) Los sentimientos de miedo son simultáneamente una consecuencia de la posición subordinada de las mujeres y de sus propias contribuciones a la perpetuación del poder de género en relación con el espacio”.

Lo que Koskela aquí define como miedo, se puede aplicar al caso de los talleres en forma de incomodidad o inseguridad. Si no frecuentan estos espacios, existe un tipo de relación vinculada a la *velonomía* que no podrán desarrollar. Por otro lado, el sentimiento de empoderamiento que narran las entrevistadas cuando comienzan a aprender mecánica, tampoco les llegará. Es un círculo vicioso que perpetúa una situación de desigualdad. De aquí la importancia de los talleres no mixtos.

“Yo tengo una idea de cómo tienen que funcionar las cosas a nivel de mecánica ¿no? la persona que viene al taller puede o no tener conceptos, pero tiene la mente más libre. yo estoy ahí y digo por qué no funciona esto (...) en cambio la otra persona es más libre y de repente tiene la intuición y me dice ‘ah, pero mira quizás’ y entonces hay un intercambio. muchas veces yo no soy capaz de darles una respuesta, pero no quiero perder la ocasión de aprender”. (Mecánica de bicicletas)

Cabe señalar que el barrio en el que se ubica el taller (Gràcia) es un barrio céntrico, de rentas por encima de la media barcelonesa y políticamente progresista. Las personas que han visitado el taller eran en su gran mayoría de otros barrios. Es por ello que siempre ha habido la necesidad latente de conseguir mover el taller a un barrio con más necesidades, con el impedimento de que el espacio y las herramientas acumuladas son difíciles de volver a conseguir. Con respecto a poder atender a personas con más dificultades, algunos estudios (van der Kloof, 2015) demuestran que en el caso de las mujeres migradas, aprender a ir en bici aumenta la accesibilidad a la ciudad.

“Cuando empecé lo del *women night* [en Bristol] me di cuenta en seguida de la importancia de un taller no mixto, porque de repente llegaban chicas árabes. había un poco ignorado el taller no mixto porque era como... a ver que las chicas pueden ir al mixto como no mixto, y luego cuando vi las árabes me di cuenta ‘ah ostras’ esto les da la oportunidad de salir de casa, hacerse una bicicleta, ganar independencia”. (Mecánica de bicicletas)

Un taller no mixto es un espacio de empoderamiento colectivo. Hay una consciencia compartida de que se rompe una dinámica social: la de la masculinización de la mecánica. Si parece que todo lo explicado hasta el momento es de conocimiento generalizado: no ha sido así. Los cuestionamientos y los ataques que ha tenido el taller en sus casi tres años de funcionamiento han bajado, pero no han cesado. Y esto ha pasado por aprender a poner límites.

A los dos meses de comenzar en el taller no mixto, escribo lo siguiente en mis notas de campo: “Un chico mochilero se acerca a la puerta y dice que estaba viajando y que tiene un problema con la bici. Solo estamos tres chicas. Le explicamos que los jueves es un espacio no mixto, que al día siguiente está el taller de Vallcarca, y que, si no era tan urgente, en nuestro mismo espacio es sábado es para todo el mundo. Reconoce que no es urgente, pero insiste en entrar. No lo habíamos debatido y pensamos en hacer una excepción: entra y se convierte en el centro del taller. Paralelamente, yo me pongo a arreglar un pinchazo. Una de las maneras de arreglarlo (la que yo estaba aprendiendo en ese momento) incluye buscar el pinchazo utilizando agua. El chico deja de hacer lo que está haciendo y me interrumpe para decirme que ‘eso no se hace así’, que en África no tienen agua y que me va a explicar otra manera de hacerlo. Le digo que me parece bien, pero que esa interrupción y esa explicación no demandada es uno de los motivos por los

cuáles tenemos el taller no mixto, que no tiene que haber hombres interrumpiendo cuando estamos aprendiendo por nosotras mismas. El tipo se enfada, se empieza a poner nervioso y yo dejo de escucharlo y sigo haciendo lo que estaba haciendo. Se va para la puerta y vuelve a otra compañera (a la tallerista experta) que le va a explicar a ella cómo hacer lo de la rueda porque ‘su amiga la que no habla con hombres no lo ha escuchado’. Acaba diciendo que después a las mujeres nos pasa lo que nos pasa porque nos lo buscamos. La situación se pone tensa y otra compañera lo acompaña a la puerta.

Después de ese momento, dedicamos un rato a reflexionar juntas. Nos preguntamos, para comenzar, quién de nosotras entraría a un espacio donde le han dicho que ese día no pueden entrar mujeres, quién de nosotras cuestionaría esa decisión. Acordamos que el taller es un espacio no mixto, que está abierto porque nosotras lo abrimos para trabajar y aprender nosotras, que hay muchos espacios mixtos cercanos al taller (un taller de barrio a cinco minutos), que los hombres tienen muchas herramientas para sobrellevar una situación problemática con la bici... y que, por tanto, no haremos excepciones”.

Como esta situación se han dado muchas más, pero no pasaron la puerta de la entrada por el consenso previo. Pero cuando llegó la pandemia y tuvimos que sacar los bártulos a la calle, los comentarios (de hombres) se dispararon exponencialmente.

Figura 12 (izquierda): Taller de Las Palometas (Interior)

Figura 13 (derecha): Usuarías del taller de Las Palometas en la calle



Fuente: redes sociales del taller Las Palometas

Por ejemplo: con tres o cuatro soportes en la puerta, todas las herramientas fuera, ocho o nueve mujeres trabajando en nuestras bicis, y aun así, repartidores ciclistas que pasan y

se paran a preguntar si necesitamos ayuda. Contestar amablemente que no, y que nos insistan en que tienen muchas herramientas en la mochila. De la temporada que estuvimos en la calle, cada día hubo algún comentario, siempre por parte de hombres. Incluso hombres que participan del taller mixto, aparecer para ver si podían hacer solo un par de cosas. Finalmente, Las Palometas publica en Instagram:

“Molaría que los hombres dejaran de cuestionar y querer ‘hacer excepciones’ en los espacios no mixtos. Estamos aquí, y de esta manera, como respuesta política a lo que consideramos una desigualdad. Esta decisión ha sido tomada en colectivo y está muy reflexionada. Desde el Covid nos hemos visto obligadas a arreglar las bicis en la puerta. Los comentarios interpolándonos han subido exponencialmente: desde el que nos pregunta si necesitamos ayuda (¡tendremos pinta de no saber!), al que se pasa media hora distrayéndonos del trabajo porque se considera una expresión y quiere entrar (¡si supieran la cantidad de veces que nos dicen eso, se darían cuenta de que son cualquier cosa menos una excepción!). El taller abre los jueves para ser no mixto, si no, estaría cerrado. Hay una manera sencilla de apoyar y es dejar de cuestionarnos” (Instagram de Las Palometas, 08/10/2020)

Cabe señalar que después de casi tres años de funcionamiento, en abril de 2022, el proyecto se ha visto obligado a hacer un parón. Uno de los problemas que ha venido arrastrando, prácticamente desde los inicios, es que no aparecen mujeres que se puedan hacer cargo de manera estable del espacio. Muchas de las más experimentadas son migradas y van y vienen, otras muchas no se sienten cómodas como para asumir la responsabilidad, y las más expertas son pocas y acaban quemándose. Como contrapropuesta positiva, otro taller no mixto liderado por mujeres ajenas al proyecto, abrirá en los próximos meses en el barrio del Guinardó.

4.2 El mundo profesional

Pero la masculinización no se queda en el ámbito de las entidades o los colectivos más sociales. Si en entornos socialmente comprometidos se enfrentan a las dinámicas patriarcales, las diferentes profesiones que voltean alrededor de la bicicleta no quedan exentas de estas prácticas. Estos espacios, de manera general, carecen del compromiso o la reflexión social de los anteriores. En estos casos, la importancia de una red de apoyo es mucho mayor.

4.2.1 Las mecánicas

Tal y como se ha explicado, la mecánica es un ámbito muy masculinizado (Abord de Chatillon, 2021). Esto puede suponer una barrera tanto a las recién llegadas al mundo profesional, como a las usuarias que se acercan a las tiendas o talleres. Sin embargo, en los últimos años se observa un crecimiento de las interesadas. El feminismo ha llevado a ampliar los cuestionamientos de los roles de género y las resistencias a la masculinización de diferentes campos técnicos aumenta. Algunas entrevistadas, usuarias y profesionales de la bicicleta, han señalado la mecánica como el ámbito en el que más desigualdad y presión notan. También se echan en falta otras figuras no masculinas que sean referentes de estos espacios.

“Lo que más me afecta, porque es mi profesión, es el tema de la profesionalidad (...). Todos los talleres mecánicos son hombres, creo que hay algún hombre que tiene su pareja ayudando, algunas, pero así que vos digas este es un taller mecánico que está hecho por mujeres, lesbianas, trans, lo que sea, que no sea hombre cis, yo no conozco, y eso me llama la atención”. (Mecánica de bicicleta)

“Ahora estoy en grupos de mujeres ciclistas amateur, cicloturismo, carretera... y sí hay más interés por ser independientes y poder hacerse cargo de su bici, he colaborado en algunos talleres de fundaciones que forman a mujeres en la mecánica... hay pocas que se quieran dedicar en lo profesional pero sí que hay algunas que poco a poco se van viendo”. (Mecánica de bicicleta)

Pero abrirse paso en este mundo no es fácil. Las tiendas, cada vez más, valoran una experiencia mínima de un año. Así como a menudo también se van valorando formaciones específicas a las que solo se accede desde los puestos de trabajo. Por eso es tan importante cuidar las primeras experiencias. La desigualdad de poder ante la necesidad de esta primera experiencia de trabajo puede provocar situaciones acoso que quedan en nada por el miedo a quedar fuera. La situación de dependencia lleva a aceptar comentarios que en otros momentos no consentirían.

“Vi un cartel de se busca mecánico, con O, sin integrar ahí a cualquier otra cosa que no sea un hombre, y dudé porque veía esa energía, como super masculino. (...) Estaba agachada y el propietario de la tienda me dijo ‘qué lindos tatuajes que tienes’ [sobre unos tatuajes que tiene en la parte baja de la espalda]. Me empezó a

dar un calor de odio... ¿me está mirando el culo? Esto fue hace dos años ¿eh? Y me agarró una violencia... se me mezclaban muchas cosas, era la violencia que me agarró, el miedo de que no me aceptaran para currar, la necesidad de currar, era todo como una mezcla junta, entonces yo calladita... no quería decir nada, yo necesito el trabajo, o sea yo me veía mecánica ¿sabes? quería hacerlo y quería salir de la hostelería que es horrorosa”. (Mecánica de bicicleta)

Una vez se consigue el trabajo los espacios y las prácticas vinculadas a la masculinidad no ayudan a hacer la experiencia más acogedora. Para empezar, en ocasiones se siguen reproduciendo las mismas dinámicas que en los talleres no mixtos y hay desconfianza por parte de algunos clientes hacia las habilidades de las trabajadoras. Por otro lado, en el espacio de los talleres de mecánica se generan dinámicas vinculadas a la masculinidad hegemónica, centradas en la competición constante y en la fuerza más que en la maña. Se echan en falta otro tipo de formas más pedagógicas o más constructivas, donde se acepte la duda y no haya verdades impositivas.

El primer año durísimo, durísimo. muy, muy, uff es que se vincula todo con la fuerza, con la competencia, a ver quién sabe mas no? esta cosa... que tienen características que yo no siento (...), el competir... ‘no, esto se hace así paaa’ y hacerlo todo más la fuerza, todo era bruto... me costó un montón trabajar. hay un espacio que creo que el hombre no se lo permite, que es ‘no lo sé hacer, aprendamos juntas’ Y de a poquito fui haciéndome mi lugar”. (Mecánica de bicicleta)

En los últimos años, la aparición de más mujeres dentro de los círculos profesionales va movilizándolo poco a poco estas estructuras y maneras de hacer patriarcales. Esto es, se van proponiendo nuevas formas de hacer, así como se van consolidando los referentes femeninos en tanto que comienzan a ser ellas las formadoras de mecánica.

“Dar clases de mecánica es una manera de dar vuelta a la tortilla, que el conocimiento surja de una mujer. Porque hasta ahora era el hombre el que nos enseñaba a ser mecánicas (...), era hombre a mujer. Si ahora ya hay mujeres formadas y capaces, para mí es re-prioritario. Empecemos a difuminar un poco y a ver qué pasa (...) A veces también quiero que sea mixto, porque también creo

que hay aprendizaje... es una mujer que está dando clase ¿no? a un hombre. para mí es importante”. (Mecánica de bicicleta)

Los intentos de aumentar la masa de mujeres profesionales de la mecánica se materializan en la aparición de diversos cursos de mecánica no mixtos. Es el ejemplo de la Fundació Surt o del propio Biciclot.

A la vez, también se percibe un aumento de demandas específicas de mujeres mecánicas, tanto para ser formadoras, así como para ser contratadas en talleres. La sociedad civil y las empresas comienzan a darle valor a las mujeres mecánicas. Se complementan con nuevas propuestas que promueven el aumento de profesionales con cursos desde diferentes entidades como es el caso de la Fundació Surt o del propio Biciclot (Fundació Surt, 2018).

En este auge de intereses, la demanda de profesionales aumenta. A veces aumenta como propuesta política revolucionaria, pero otras veces lo hace por los mismos intereses de mercado.

“Bueno piden a una mecánica, pues tienes que ir tú. Y yo me puse re-feliz cuando vino esta demanda, porque fue como... gracias, guay que también haya demanda, que no sea sólo lucha [ríe] que no sea sólo: nosotras vamos a los lugares a pedir”. (Mecánica de bicicleta)

“De esos currículums que eché hace tiempo y que no me llamaron, ahora me llaman, porque ahora hay interés en meter mujeres mecánicas y en varios tenían cierto interés en meterme a mí. ahora estoy en una marca grande y cuando me hicieron la entrevista, el equipo estaba entusiasmado con que fuera una chica, y que era la primera mecánica, y que les encantaba la idea [ríe], como que independientemente de cómo trabajas era... uau [ríe] jaja y sí que es cierto que las grandes marcas o grandes tiendas sí que tienen interés, como que les interesa meter chicas mecánicas, porque hay cada vez más mujeres en el ciclismo aficionado y profesional y es una manera de llegar a este sector, es una visión comercial, querer abarcar a este nuevo nicho de mercado.” (Mecánica de bicicleta)

Esta última reflexión vendría a confirmar que se están comenzando a tener en cuenta las demandas de las consumidoras. Esto es, de las ciclistas que, cada vez más, hacen uso de

establecimientos en los que no siempre se sienten incluidas: las tiendas y talleres de bicicleta. Pero no siempre es un éxito: hay casos en los que los intentos de inclusión acaban cayendo en las visiones masculinas y capitalistas que se tienen de la mujer ciclistas, es decir, mucho color rosa y mucho cuerpo bajo un canon estético normativo.

“¿Cómo quieren que se vistan las mujeres dentro del deporte? siempre nos vestían con el rosita, y no sé, están los maniquíes o las fotos, siempre es una foto de chica rubia de pelo largo con trenza, con un super físico ¿no? y yo no me represento en eso, y hay mucha gente que son profesionales que no se sienten identificadas con ese formato”. (Judith, 39 años).

Por parte de las tiendas y de los trabajadores, el paternalismo y la asunción de la falta de habilidades de las mujeres a las que atienden pueden llevar a incomodidades para las usuarias. En primer lugar, la atención, por norma general, la hace un hombre. Las trabajadoras de las tiendas, especialmente en tiendas más grandes, aparecen con roles vinculados a la venta de ropa o complementos. Pero cuando hay que hablar de elementos técnicos o mecánicos de la bicicleta, atienden ellos. Por otro lado, existe una duda colectiva sobre determinados tratamientos con tonos paternalistas: “¿son porque soy mujer?” En todo caso, cuando te pasa de manera repetida que te tratan como si no supieras lo que quieres, se agudiza la percepción los comentarios.

“Fui a comprar unos radios y me hizo una broma ‘pero radios para qué los quieres, no son para escuchar música ¿eh?’ Y fue en plan... tío, no sé si me estás haciendo la broma porque no es normal que alguien te compre radios (también podía ser) o porque soy tía. Es que son cosas que me han pasado tanto en las ferreterías, desde pequeña”. (Lidia, 41 años)

“Las cuatro experiencias que he tenido con talleres, tres han sido un hombre que me ha timado a mí y a todas mis amigas, y luego en el otro fueron muy adorables, pero ‘es que claro si llevas la bici y no sabes, y tú no tienes ni idea, pues el chico pues te habrá timao porque tal’. Que me lo dice de una manera que es ‘a ver es que eres un poco tonta, ¿sabes?’. Y yo a ver, pues sí, igual soy tonta y no tengo nada de idea, pero tampoco voy a que me lo digas. Yo vengo aquí a que me arregles la bici, no a que me digas lo tonta que soy. que yo no sé ya si es que es porque soy mujer, o porque soy tonta de verdad”. (Elena, 26 años)

4.2.2 Ciclomensajería

Otro de los sectores altamente masculinizados, pero en continuo cambio, es la ciclomensajería. La masculinización de la profesión de repartidores en bicicleta es histórica, pero poco a poco está cambiando y en los últimos años ha habido un aumento de la presencia de mujeres. Según el último informe del sindicato Comisiones Obreras la presencia de las mismas ha aumentado, especialmente después de la pandemia (Garrell, Juares y Pons, 2020).

A pesar del aumento de ciclomensajeras, socialmente todavía supone algo novedoso que una mujer pueda trabajar repartiendo paquetes en bicicleta. Rompe con el imaginario del hombre, joven, repartidor.

“Por ser chica sí que más de una vez ‘oh una chica tal’, pero algunos clientes ‘oi mira qué bien’... como de sorpresa. Bueno como diciendo que no me esperaba una chica”. (Ciclomensajera)

De las ciclomensajeras entrevistadas, las que han realizado mensajería a empresas, con triciclos eléctricos y mercancía voluminosa no declaran haber tenido problemas en los repartos. Sin embargo, en el formato de reparto puerta a puerta de comida y otros bienes, en auge con la aparición de aplicaciones como Glovo o Deliveroo, aparecen situaciones más incómodas.

Los nuevos formatos de ciclomensajería han precarizado el sector, pero las mujeres tienen dificultades añadidas. Tanto los sindicatos (Garrell et al., 2020) como los medios de comunicación (Curiel, 2021; Nacional, 2021) han comenzado a hacerse eco de esta situación. El sentimiento de vulnerabilidad para las mujeres es mayor en estos repartos, muchas veces nocturnos y en el que se ven solas dentro de edificios en situaciones de las que no saben cómo salir. El acoso sexual está a la orden del día. Además, se suelen ver penalizadas si son cortantes con las demandas (llegando a ser castigadas con tres días sin trabajar) y pueden llegar a estar expuestas con su fotografía o su número de teléfono. Y, aun así, dicen algunas ciclomensajeras, que el acoso sexual se sufre en las casas y también en la calle, que pueden ser “los propios tíos de los bares en los que recoges un pedido, o conductores que van por la calle y deciden gritarte”.

Las carencias del urbanismo androcéntrico tampoco ayudan. El Col·lectiu Punt 6 lleva años reivindicando la carencia de lavabos públicos (así lo muestran en su campaña “Qui

pot esperar?") y las ciclomensajeras, trabajando en una bicicleta y en la calle, son grandes afectadas (Ferguson, 2016). Las estrategias adaptativas son diferentes. Desde pedir que te dejen pasar a utilizar el baño en una casa a utilizar los bares.

Al igual que en el estudio de Ferguson (2016), algunas ciclomensajeras entrevistadas no han sentido desigualdades entre sus compañeros, y se han sentido valoradas e integradas en sus grupos de trabajo. Afirma Ferguson (2016, p. 10) que estas concepciones pueden ser producto de estrategias de lidiar con espacios muy masculinizados, en los que el peso de la identidad se pone sobre lo ocupacional por encima del género, y que en general, las trabajadoras "eligen a qué aspectos de la cultura masculina de la mensajería se adaptan y de cuál se distancian".

"Es un mundo dominado por los hombres, pero nunca me sentí menos que los hombres que trabajaban en la compañía ¿juzgarne? nunca... 'eh tía qué guay' y entonces hacíamos carreras y cosas de estas. yo era más rápida que ellos".
(Ciclomensajera)

"Sí, yo a veces acabo entrando en las dinámicas masculinas y claro, me acaban tratando como un tío más. Pero en Deliveroo a mí me pasó de tener que bloquear a un colega que consideraba cercano, y yo al principio decía 'no, colegas cercanos, feministas...' y pasa, pasa en todos lados y no es cuestión de si pasa más o pasa menos. Pasa y hay que tener herramientas". (Ciclomensajera)

Lo importante, por tanto, es tener protocolos de actuación y mantener al día las herramientas y la formación de género. En este sentido, han aparecido en Barcelona algunas alternativas éticas y comprometidas con los derechos laborales y con la visión de género. Por un lado Mensakas, una cooperativa barcelonesa nacida en 2018 que ha impulsado la plataforma RidersXderechos (Mensakas, 2019) y, por otro lado, Les Mercedes, una cooperativa no mixta constituida en 2020 y que aporta a la ciclomensajería "más perspectiva de género, desde una mirada feminista interseccional dando visibilidad a las donas y a colectivos vulnerables, en riesgo de exclusión" (Les Mercedes, n.d.).

4.3 Usuarías: las prácticas ciclistas

Estudiar el entramado sociocultural de los estereotipos masculinos y femeninos nos ayuda a entender los efectos espaciales de las diferencias, así como identificar relaciones de

poder. Las mujeres (con toda su pluralidad) establecen prácticas ciclistas con diferentes estrategias. En la bicicleta, algunas se amoldan más a lo que se espera de ellas, algunas no se amoldan nada y algunas no se atreven ni a cogerla.

A pesar de que el perfil tipo de ciclista es hombre, entre 30 y 64 años, activo y que se desplaza para ir a trabajar (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2020), la percepción es de que existe diversidad, y por tanto se mantiene el sentimiento urbano del anonimato.

“Yo estoy super agradecida de vivir en Barcelona en ese sentido, yo me siento más relajada en ciudad, que, en otras, me siento más acompañada [con la bici]... sí, que te puedes vestir de cualquier manera, que no siento tanta diferencia, o tanta mirada, eh... de un hombre si estás haciendo algo”. (Judith, 39 años)

Barcelona es plural en sus gentes. Recibe personas de todo el mundo: algunas vienen de turismo, otras a ganarse la vida, otras no saben a qué. Las experiencias en las ciudades de origen de las recién llegadas alteran la percepción de la infraestructura y las condiciones que se ofrecen en Barcelona. Esto es, hay entrevistadas de América Latina que aprendieron a ir en bici en ciudades intransitables por absoluta necesidad y Barcelona les parece un juego. También hay usuarias de ciudades de Centroeuropa que, si bien identifican algunas carencias, las consideran más que resolubles. Las hay nacidas en Barcelona que tiemblan de miedo la primera vez que cogen una bicicleta, pero lo hacen por la convicción de que es la mejor opción. Existe relatividad cultural en cuanto a la percepción de si las infraestructuras se adecuan o no a las necesidades de una ciclista cotidiana. Sin embargo, a nivel de infraestructura, sí que cubre unos mínimos de percepción de seguridad para el ciclismo utilitario. No es una ciudad donde cualquier persona se lanzaría fácil a ir en bicicleta, pero sí es una ciudad óptima para mantener el hábito si ya lo has creado previamente en otras ciudades ciclistas.

“El primer día era como si no hubiera ido en bici en mi vida [ríe] me daba la sensación de que veía peligros por todos los sitios, y además me sentía como muy desprotegida porque para circular por Barcelona pues vas en metro, bus o... vas con tu coche, pero el hecho de ir a cuerpo descubierto es como entrar en otra dimensión. Y me acuerdo que muy torpe. Muy torpe, desconfiada y con bastante miedo”. (Adriana, 55 años)

“[La posibilidad de ir en bici por] Barcelona fue una de las razones por las que me enamoró, porque claro, yo había venido en ocasiones y todavía estaba indecisa de si iba estudiar en Barcelona o Madrid, y dije: wow, acá hay un montón de carriles bici, en Madrid no hay”. (Vanessa, 26 años)

Sin embargo, la infraestructura ciclista en Barcelona tampoco ha incorporado la perspectiva de género, y “responde a un modelo androcéntrico, de masculinidad hegemónica y heteronormativa y sin tener en cuenta las diferentes esferas de la vida cotidiana más allá de los desplazamientos por trabajo” (Col·lectiu Punt 6, 2020, p. 4). En los últimos años el Ayuntamiento de la ciudad ha demostrado sus intenciones de acercarse a otras formas de entender la ciudad y, en lo concreto, en incluir la perspectiva feminista en las políticas pro-bici. Una muestra de ello es la publicación en colaboración con el Col·lectiu Punt 6 y Esther Anaya-Boig y que se titula *Recomendaciones para integrar una perspectiva feminista interseccional en la movilidad ciclista de Barcelona* (Col·lectiu Punt 6 y Anaya, 2021).

Dicen Lorenzi y Ortega (2016) que la ciudad se vive a través de la bicicleta. Si las mujeres viven el espacio y la ciudad de manera diferente (Koskela, 1999; Valentine, 1989), A lo largo de este apartado se busca indagar en cómo viven las mujeres la ciudad desde la bicicleta y cómo, a su vez, producen el espacio.

4.3.1 La bicicleta entrelazada con las etapas vitales

Aplicando una mirada interseccional desde la edad, podemos decir que existe una estrecha relación entre la movilidad cotidiana y la etapa vital (Díaz, 2017; Pérez y Capron, 2019; Scheiner, 2014). Es importante estudiar los significados que se vinculan al ciclismo en cada momento vital (Aldred y Jungnickel, 2012), así podremos profundizar en la complejidad de prácticas que se desarrollan en la ciudad.

“Yo antes era más así. Llovía y cogía la bici igual. Ahora llueve y no la cojo, no sé si es el paso de hacerme adulta, pero he notado un cambio. También es verdad que estaba acostumbrada a coger la bici para todo y en los últimos años dejo la universidad, empiezo a trabajar en Nou Barris... Es imposible hacer el trayecto y comienzo a utilizar el metro”. (Laia, 26 años)

La bicicleta va apareciendo y desapareciendo en la vida de las personas. Depende de las etapas. Incluso cuando ya se ha sido ciclista durante un tiempo. Algunos episodios como

un robo, la maternidad o un cambio de barrio (como veremos después) también pueden marcar un cambio en el modelo de movilidad y un, literalmente, aparcar la bicicleta por una buena temporada.

“Cuando nació mi hijo mi pareja se quedaba cuidándolo y me animaba a andar en bici... era como que me daba... ‘Bueno voy’. Pero no disfrutaba. Salía iba a pasear, pero era como vale lo hago y vuelvo. Pero no. Quizás porque también me pasó en todos los niveles. Y con la bicicleta me pasó lo mismo. Después me separé y cogí la bicicleta y fue como... dejé de tener miedo, no sé. Y ya de ahí lo perdí”. (Valeria, 40 años)

La edad cronológica no se corresponde con la etapa vital, por esto en las siguientes categorías no se utilizan edades numéricas que marquen el límite entre unas etapas y otras.

La infancia en bici

Aprender a montar en bicicleta es un hito en la infancia de la mayoría de las personas (aunque no, no todas han pasado por ello). La evocación, durante las entrevistas, de las primeras experiencias ha suscitado sonrisas y risas provocadas por el recuerdo. Las primeras veces en bicicleta suelen ser recuerdos agradables. La bicicleta en la infancia se asocia con el juego, con la libertad.

Muchas de las entrevistadas que nacieron en Barcelona se iniciaron con la bicicleta de manera recreativa y fuera de la ciudad. También, estas primeras experiencias (por la edad de las entrevistadas) se concentran previa llegada de los 2000.

“Yo de pequeña vivía en Barcelona y en mi entorno aquí en Barcelona no tenía bicicletas... ni utilizaba la bicicleta. pero sí que como mis padres son de fuera, de un pueblo, cuando iba los veranos, ahí fue como mi primer contacto con la bicicleta”. (Isabel, 34 años)

Las primeras experiencias se arrancan del entorno urbano y se realizan en pueblos donde iban con sus familias o en campings de vacaciones. Este fenómeno se define como “lo típico”, entendiendo que aprender a ir en bicicleta fuera de la ciudad es algo extendido socialmente. Estos entornos no urbanos suelen ser más relajados, concebidos como más seguros, y con menos coches. La entrevistada de menor edad (una chica de 18 años) empezó a ir en bicicleta posteriormente a la instalación del Bicing. El contexto físico y

de infraestructura bici en Barcelona ya comenzaba a ser notable, y aun así, tanto su iniciación como el entorno en el que aprendió, siempre fue rural.

“Cuando hice la comunión mi padrino me regaló una bici y aluciné mucho. Recuerdo que mi padre me llevaba a las afueras del pueblo... Era amarilla pálida, me acuerdo como si fuera ahora. Cuando me dejó ir sola fue una liberación... una sensación muy chula”. (Maribel, 58 años)

“De pequeña siempre he tenido bici. Pero siempre la he tenido fuera de Barcelona, porque tenemos una casa entre varias familias así en plan, en el bosque (...) y era la típica de todo el pueblo en bici, con los de ahí, con los de la casa. Pero siempre había sido una cosa como más... de la montaña, de ir por ahí, de hacer el cabra con la bici, tal...”. (Anna, 18 años)

En el caso de las residentes en Barcelona, estas primeras experiencias, no suelen tener continuidad. Esta es la diferencia con las entrevistadas nacidas en Alemania o Países Bajos, donde el contacto con la bicicleta de la infancia mantiene continuidad temporal y se mantiene a lo largo de los años como forma de transporte. En los casos estudiados la bicicleta se ha mantenido como algo recreativo que desaparece de la vida de las entrevistadas hasta que, al pasar los años, han decidido racionalmente tomar la decisión de ir en bicicleta. La bici en la etapa infantil se queda como un elemento de juego o desplazamientos vinculados a la aventura, y queda como algo vinculado a las vacaciones, fuera de lo cotidiano de la ciudad.

“La bici para mí, era hasta los 21 - 22 era como algo de ocio y de juego de pueblecito de Soria donde veraneaba. ahí cogía la bici con mis colegas, y de niña, nos movíamos así... nos íbamos de pueblo a pueblo (...) era diversión y movernos por el pueblo. rolo verano azul. entonces cuando dejé de ir a mi pueblo hubo un parón, ni ocio ni nada”. (Andrea, 40 años)

“Yo soy de un pueblo, y la bicicleta empezó... la típica imagen bucólica de cómo aprendiste con la bici... mi padre me enseñó, hasta que me solté... y de pequeña sí que tuve la suerte, se podía ir en bicicleta... y porque eso es una cosa que, si me sorprendió mucho al venir a Barcelona, gente de mi edad que no sabía ir en bici”. (Elisabeth, 37 años)

No en todos los casos las primeras experiencias son fuera de lo urbano. Hay espacios dentro de Barcelona como parques o barrios más pacificados donde algunas entrevistadas se iniciaron con la bicicleta. Pero de la misma manera, estas experiencias están vinculadas al ocio.

“De pequeña pues me regaló mi madre mi primera bici, mi primera BH, de color azul... yo soy del caramelo y yo aprendí a ir en bici en el Parc Güell”. (Mariona, 40 años)

Sin embargo, comienza a darse un cambio generacional en las primeras experiencias. Esto viene impulsado por las familias que tienen hijos/as ahora, y se ha estado propiciando desde los últimos años. El cambio en los hábitos de las generaciones venideras es clave a la hora de impulsar un cambio en la movilidad (Villescas, Pérez, Carbonell, y Nicolás, 2016). Esto se ha dado, por un lado, por la percepción de mayor seguridad de las infraestructuras.

“Tengo una hermana con la que me llevo 11 años. Es más pequeña y ella es otra historia. Ella sí que desde muy pequeña iba en bici, con mi padre por aquí por la ciudad, se iban... también yo creo que quizás es una década después de lo que yo... ¿no? pues ya estaba más generalizado. también las infraestructuras eran algo mejor, iban por el paseo marítimo y todo esto... pero como que ya era más habitual”. (Isabel, 34 años)

Por otro lado, las familias con criaturas incorporan a sus desplazamientos cotidianos dentro de la ciudad la bicicleta. Todas las madres ciclistas entrevistadas que han tenido hijos/as en la última década, les han inculcado el valor del ciclismo urbano. Esto trae a una nueva generación de niñas y niños cuyas primeras experiencias en bici sí que estarán vinculadas al transporte y a los desplazamientos tanto recreativos como utilitarios (y urbanos).

“Ellos tampoco tienen miedo porque están creciendo con la mente en la bici. Mis niños dicen "donde viven" en plaza Molina "¿y por qué no van en bici?" Eso dicen mis niños y han nacido aquí. Ellos todo en bici”. (Diana, 42 años)

“Ahora tengo mi hermana que tiene mi sobrino con 7 años, los niños de hoy en día no es como mis hijos. mis hijos cuando eran pequeños se llevaban lo de las

rueditas de cuando yo era pequeña, pero ahora a los niños ya no les ponen rueditas. ya van directamente... es otra filosofía. y también ves a los bebés y a los niños en las sillitas con los papás que van *pa'rrriba pa'bajo*. cuando mis hijos tenían 2 o 3 años no se llevaba tampoco ¿eh?". (Luisa, 46 años)

De hecho, según Kohler, Lindenberg y Freire (2021), la infancia puede ser determinante en la manera en la que te relacionas con el ciclismo, y la influencia de la familia en la práctica es fundamental. Así como influye en nuestras experiencias en el espacio público (Valentine, 2004).

De estas primeras experiencias tampoco podemos eliminar la influencia de la socialización de género en las que aprendemos comportamientos que se consideran masculinos o femeninos (McDowell, 2000). Vivimos en una sociedad donde espacialmente los niños se educan con más libertad que las niñas (Saldaña, Amat, Goula y Cardona, 2018; Valentine, 1989). La continua percepción de mensajes de alerta y precaución, alimenta la magnificación del miedo que se puede traducir en divisiones de género del espacio (Valentine, 1992). Basándose en la teoría de Young (2005), los autores Ravensbergen, Buliung y Laliberté (2019) examinan cómo desde que somos pequeñas nuestra actividad y nuestro cuerpo es regulado, y limita nuestra práctica ciclista en tanto que esta confronta algunas ideas de la feminidad.

En las enseñanzas y el primer contacto con la bicicleta destaca que suelen estar acompañadas mayormente por el referente paterno. Es el padre el que coge la bicicleta, el que tiene la bicicleta y el que disfruta acompañando a las niñas en sus desplazamientos en bicicleta. Muchas madres no han participado en las salidas familiares si se hacían en bicicleta (o directamente no sabían andar en bici).

“Cada finde cogíamos las bicis por el camping o para ir de excursión por ahí... y mi madre de tanto en tanto también venía, pero mayormente mi padre y los hombres de la familia, y las criaturas. Así llegó la bici a mi vida”. (Marina, 33 años)

“No... supongo que mi madre pues lo mismo le he escuchado más un... ve con cuidado, pero con la bici y con salir de noche, mi padre en general no lo dice y con la bici menos. pero porque él ha ido mucho en bici entonces...”. (Míriam, 32 años)

En las clases de la Biciescola del Bacc, una mujer de mediana edad comenta que cuando era pequeña los padres siempre regalaban muñecas a las niñas y bicicletas a los niños. Estamos en el descanso del curso para aprender a ir en bici y muchas de sus compañeras asienten al comentario. Están reflexionando sobre el por qué nunca aprendieron a ir en bicicleta. Es esta percepción de la bicicleta como juguete y como algo masculino la que poco a poco va cambiando, pero como podemos observar, todavía existe en el imaginario esta idea.

La imagen que se ofrece de la bicicleta desde las familias no ciclistas es de ser un objeto peligroso, que te lleva a situaciones de riesgo. No solo por la práctica misma, si no por la posibilidad de moverse libremente por el espacio. Con la bicicleta, asumen que no pueden tenerte tan controlada.

“Pero a mí siempre era ve con cuidado, a dónde vas, no te vayas muy lejos, dónde vas ahora con el sol que hace, vuelve cuando sea de día, hasta dónde has ido, con quién has ido, has cruzao la carretera del pueblo, has bajado al pueblo en bici...”.
(Lidia, 41 años)

Las experiencias con los hermanos (hombres) suelen ser diferentes. Se han señalado numerosos ejemplos en los que la preocupación por la seguridad de las niñas es mayor o en los que la preocupación por enseñar a la hija ni tan siquiera existe. Sin embargo, al hijo sí; además, se establecen jerarquías con la calidad de la bicicleta (quién se queda la buena) o jerarquías en cuanto a quién guarda la bicicleta en casa y quien la deja en la calle.

“Hay un punto de... ‘el Marc [mi hermano] va en bici y el Marc...’ y siempre lo de ir en bici ha sido algo como muy normalizado. Y yo cuando comencé con la bici fue como: ‘Oye, pero te deberías de mirar...’ como diciéndome la legislación. Del palo por dónde puedes ir, por dónde no, si puedes llevar los auriculares... ¿no? o ‘Oye ponte el casco’ y a mi hermano del casco nada. O comentarios de ‘¿irás en bici y con esta faldilla?’ ‘ostres set veu tot no?’ pues sí claro voy en bici como voy caminando no sé, no pasa res, a mi hermano no le dicen nada, claro”.
(Ruth, 19 años)

En algunos casos en los que se ha hablado de aprender a ir en bicicleta en entornos más formales, como las clases en el colegio, se ha observado que se mantienen estereotipos

de género. Tanto una estigmatización a través del lenguaje de algunos monitores, como por la presión entre los iguales. Algunas monitoras señalan que hoy en día siguen existiendo comentarios sexistas en entornos de enseñanza, aunque las referencias están cambiando. Las usuarias que han aprendido a ir en bici en estos espacios, han sentido los prejuicios dentro de los grupos de iguales según prejuicios de género.

“Empecé a ir en bici en sexto de primaria. Nos llevaron a toda la clase al parque del Clot, allí alquilamos unas bicis y la mayoría ya sabía ir en bici... y quedamos las cuatro niñas que no sabíamos ir en bici y las cuatro íbamos con ruedines. Pasé bastante vergüenza porque claro, ‘las cuatro niñas con los ruedines que no tienen ni idea’. Nos hicieron un recorrido, los niños delante como locos, las niñas detrás más precavidas... y no me traumó ni nada pero me dio mucha vergüenza; los niños lo típico de "ehh estas que no saben, van con ruedines estas no tienen ni idea”.

(Elena, 26 años)

“Con peques también es muy guay que tengan esa referencia, se flipan cuando dices... ‘ella arreglará la bici, y si pasa alguna cosa será esta persona la que arregle la bici’ entonces te miran como ‘ooooh’, cuando le das un puesto de importancia, un puesto de poder, flipan”. (Monitora de ir en bicicleta)

Por esto es fundamental que tanto ellas como ellos vayan generando referentes femeninos, porque hay que confrontar la desigualdad de género desde el origen. Estas diferencias por géneros en cuanto a la educación que se recibe ya se detecta en otros estudios (Saldaña et al., 2018) centrados en las escuelas. Hacen referencia a discursos de polarización entre cualidades físicas o psíquicas entre niños y niñas y el peligro naturalizar diferencias. El impacto que tendría en el cuerpo este aprendizaje diferenciado (Young, 2005), es el que después se traduce en inseguridades en la relación con el espacio.

La adolescencia

La adolescencia es una etapa en la que la que el peso del grupo de iguales toma más peso en las decisiones y se buscan más espacios para salir del control de los padres ganando en autonomía. La bicicleta es un elemento que puede encajar con estos ideales, sin embargo, no siempre parece ser la mejor opción de desplazamiento.

Las madres entrevistadas señalan un parón en el uso de la bici cuando llega la adolescencia, y lo achacan al peso que coge el grupo de amigos en la cotidianeidad y que, al haber una mayoría de iguales que no van en bici, ellas acaban cediendo.

“Ella [que tiene 15 años] sí que cuando empezó el insti iba en bici (...) entonces ella sí, al principio, en primero y segundo... iba en bici, incluso al entreno... iba en bici. Pero luego, claro como los amigos no tienen bici, pues es eso, que el rato que a lo mejor quedan pues se va en bus, o ya quedan con no sé quién y se van en bus, o viene en bus, y entonces ahora coge la bici muy poco”. (Aina, 48 años)

“Luego ya de adolescente seguía yendo al instituto en el barrio, por lo tanto, no necesitaba moverme... (...) Sí que es verdad que en la adolescencia íbamos en bici, pero en plan grupo de amigos, y era justo que había salido el Bicing y había muchas bicis tiradas por la calle que la gente las dejaba, y yo pues también me aprovechaba si veía la bici ahí y la cogía, pero en general poca bici.” (Elena, 26 años)

En la adolescencia (y en otras etapas) la bicicleta puede existir en un margen simbólico en el que no se responde a las responsabilidades, y la calle (en otro momento utilizada solo para desplazarte) se constituye en un lugar de juego gamberro en el que transitas gracias a la bicicleta. Un juego gamberro, claro está, que está reservado a lo masculino y que queda fuera de la construcción de la feminidad.

“A mí me ves y creo que nadie se va a imaginar que soy así *hulligan* con la bici. Es como a ver, ¡que las tías también podemos ser *hollingans*! también podemos partirnos la cara yendo en bici porque estamos haciendo el imbécil y no solo porque no sabemos ir, ¿sabes? [ríe]”. (Anna, 18 años)

Sobre el bajo uso en la adolescencia, cuando las entrevistadas más jóvenes hablan de esta etapa vital, señalan que tanto el instituto, como la zona de ocio cotidiano, así como la gran parte de las amistades están en el propio barrio, y que por tanto en esta etapa no se necesita la bicicleta.

En algunos casos en los que la bicicleta está en la vida de las adolescentes, consigue constituirse como una cuestión de identidad y sí que se vincula a la idea de libertad. Este

es el caso de Míriam (32 años), a la que su padre inculcó el ir en bici por la ciudad desde que era pequeña.

“Cuando me empiezo a mover sola, que eres adolescente, yo hacía mucha vida en el barrio. con lo que la bici no da mucho juego, pero siempre estaba allí. De hecho, todo mi entorno me relaciona con una bici siempre encima, bueno, debajo. Y en la adolescencia sí que es verdad que lo de la bici se transforma, entonces cojo como la autonomía yo de querer mi bici... más propia”. (Míriam, 32 años)

Maite (48 años) explica la experiencia con sus dos hijas adolescentes. Se llevan un año. Van a institutos diferentes, uno en la Vila Olímpica y otra en Poblenou, con condiciones semejantes de accesibilidad bici. Tienen experiencias totalmente diferentes, y Maite lo achaca a la influencia del entorno de iguales.

“La mayor, para que veas, va a un instituto regular, que empieza en primero con 12 años, hasta segundo que tienen 17 -18. O sea, ahora entran y ya hay tíos que tienen nuez y granos, y tías que son mujeres. Es un instituto de 700-800 alumnos. La otra, al siguiente año, entra a otro instituto, de nova creación. Esto quiere decir que no hay alumnos más grandes, no hay referencias. Claro, allí ir en bici no es ridículo. Para mi hija mayor ir en bici es ridículo ¿sabes?”. (Maite, 48 años)

El rechazo a la bicicleta de su hija mayor está marcado por la concepción de la bicicleta como algo que no entra dentro de los estándares de la moda, “lo guay”. Si no hay respaldo del grupo de iguales de la bicicleta como algo positivo, es más difícil que las adolescentes la incorporen en su práctica.

“No va al instituto en bici ahora mismo ningún día. empezó a ir algunos, porque hicimos un pacto. Al final ya dijo... ‘nooo, es que he quedado’. Le decía: oye la bici, te acompaño a coger la bicicleta (porque las tenemos aparcadas en un parking). Bueno, nos levantamos, la acompañamos, sacamos la bici, se pira. y bueno. (...) y uno de los días me dice es que me da palo ir en bici’. ¿Me da palo? Y son 10 minutos. Le digo a mi marido: aquí hay otra cosa detrás, una cuestión de imagen, de no destacar. No es que le de palo porque es que mi hija hace atletismo, que eso si que da palo, correr, dar vueltas a una pista, hace vóley y entrena con un frío que te cagas. ¿sabes lo que le da palo ir en bici?”. (Maite, 48 años)

La hija pequeña ha encontrado una compañera con la que va al instituto en bicicleta dos o tres veces por semana y la ha integrado como una opción más de transporte (alejada de simbolismos que le impidan cogerla). Pero ante la insistencia de la madre, la hija mayor sigue resistiéndose y adapta diferentes estrategias para evitar llegar al colegio en bicicleta, llegando incluso a fingir que coge la bicicleta y soltándola algunas calles después.

“Pues un día le toca a mi marido acompañarla a sacar la bici y tardaba y digo ¿dónde te has metido? Y dice que no sé por qué sospechaba que no estaba yendo en bici al instituto. ¿qué hacía? sacaban la bici, pedaleaba hasta el edificio del gas de la Barceloneta, daba la vuelta, se iba al metro, ataba la bicicleta y se iba en metro. Mi marido la siguió [ríe]. Y la otra ocurrencia fue que como ya la habíamos pillado haciendo esto, se iba hasta el instituto, bueno, hasta el instituto no, dos calles antes del instituto y dejaba la bici ahí, ataba el casco con la bici y se iba al instituto andando. y al final lo que había detrás era que le daba vergüenza llegar all instituto en bici. "porque casi nadie iba en bici.." sí que van en bici, pero son los menos. y mira que son niñas que han mamado la bici”. (Maite, 48 años)

Por supuesto, los estereotipos de género no se escapan. Por un lado, se espera que las chicas sean más tranquilas frente a la actividad de los chicos (Ortiz, Prats, y Baylina, 2014). Y por otro lado la presión estética, y elementos como el casco no ayudan a transitar en la imagen de hacerse adulta.

“Además siempre se dejaba el casco, porque el casco es ridículo. Ella se veía la niña pequeña, con casco y bici, se sentía ridícula. Eso es lo que había detrás de ese comportamiento. Además, que dice que la bici suya es de niña”. (Maite, 48 años)

Pero Barcelona es una ciudad que permite la movilidad a pie. Las adolescentes pueden disfrutar de esa ventaja especialmente cuando hacen la vida en el propio barrio. En experiencias de migradas, el ser adolescentes y la necesidad de mantener el lazo con las amigas, y en una situación de máxima precariedad, la bicicleta era lo que les permite seguir conectadas al entorno.

La edad adulta

Es común que la iniciación en el ciclismo urbano utilitario comience cuando comienzan las responsabilidades (según las entrevistadas). Las experiencias (o in experiencias)

previas con la bicicleta influyen en cómo incorporamos la práctica ciclista a la ciudad cuando lo hacemos desde la edad adulta con una decisión más premeditada y racional que en etapas previas.

Como se ha explicado, estas primeras experiencias en bicicleta que se han recogido con las entrevistas, se ubicaban mayormente en la década de los noventa y principios de los 2000, se llevaban a cabo de manera recreativa y eran prácticas que se abandonaban o quedaban muy localizadas en entornos fuera de la ciudad o vinculadas a un ciclismo de ocio (excursiones o salidas puntuales). Pero la bicicleta acaba volviendo a sus vidas. Tras etapas de mayor o menor letargo, diferentes motivaciones las llevaron a coger la bicicleta en la ciudad. Para muchas es la *segunda primera vez*.

A mediados de los 90, María (52 años) vivía en Barcelona y, habiendo eliminado la bicicleta después de la infancia, explica que decidió probar a utilizarla de nuevo en la ciudad llamada por la curiosidad de ver a otras personas yendo en bicicleta.

“De pequeña sí, pero la urbana fue eso... empecé a ver qué ¿por qué no en la ciudad, ¿no? y a atreverme un poco. Yo creo que vería bicis, alguna bici, y pensé pues sí ¿por qué no? Es volver a ser niña otra vez un poco [ríe] pensé eso”. (María, 52 años)

Bajo el recuerdo de ese sentimiento de libertad al que vinculan la bicicleta en la infancia, aparecen estos deseos. Pero las experiencias no siempre son tan amables como aquellas que rememoraban con los momentos de la infancia. La ciudad se muestra dura, peligrosa, con demasiados estímulos y con bastante inseguridad. Aparecen los coches y la velocidad como nuevos hándicaps y suele formar parte de una superación del riesgo motivada por la racionalidad.

Generalmente la decisión de incorporar la bicicleta como forma de desplazamiento atiende a cuestiones laborales o estudiantiles. La decisión de montar en bici por parte de estas mujeres suele ser racional y premeditada por cuestiones prácticas. Ya veremos que en etapas posteriores esta motivación cambiará.

“Cuando comencé a moverme fuera del barrio me volvió esta cosa de que me daba mucha pereza moverme en metro (...) y llevó un momento en el que no era raro,

estaba como medio de moda ir en bici. No lo de ahora... pero sí que había gente yendo en bici”. (Marina, 33 años)

“Ya cuando empecé a entrar en la universidad, y comienzas a moverte un poco más por la ciudad, no solo el barrio, y sí que veía que necesitaba un método de transporte, al principio iba en metro y en ferrocarril, pero sí que es verdad que es muy caro”. (Elena, 26 años)

Como vemos, es en la etapa de buscar trabajo o de ir a la Universidad, en la que te ves obligada a salir del barrio, cuando aparece la bicicleta como una opción práctica. Además, acompaña la etapa de la universidad en la que la economía puede ser un factor decisivo.

Gente mayor

Según el (2019), solo el 12,7% de las mujeres que utilizan la bicicleta tienen más de 70 años (frente a un 33,9% de los hombres). Según Buehler y Pucher (2012), usar la bicicleta cuando se es mayor de 65 es físicamente posible si se generan las condiciones apropiadas. En Barcelona se observan pocas personas mayores yendo en bicicleta, y efectivamente aparecen más hombres mayores que mujeres. En otros países donde la bicicleta está ampliamente extendida, esto no es así. La presencia de personas mayores es mucho más notable. En Barcelona, por tanto, hay mucho margen de mejora.

El problema es que hemos construido infraestructuras de bicicleta centradas en el ciclismo utilitario y que expulsan a la diversidad de usuarios que podrían acceder (Col·lectiu Punt 6, 2020). Pero tras la jubilación la vida cambia de ritmo y esto se ve reflejado en las formas de ciclismo urbano. De nuevo aparece con mucho más peso el ciclismo recreativo. El utilitario, sobre todo a edades más avanzadas, queda mucho más limitado por las infraestructuras. Carriles bici estrechos y donde la velocidad del flujo es mucho mayor, son más difíciles de transitar para las personas mayores.

“Por ejemplo Diagonal o Gran Vía, en ciertos tramos hay aceras anchas. Barcelona lo que es la ciudad, aunque sea carril bici, me da miedo (...). Si tengo que ir a un punto determinado, que digo pues cojo la bicicleta, voy. Pero mis rutas son, pues eso, espacios que no haya mucha gente. O sea, un carril que sea ancho o una acera ancha”. (Pilar, 72 años)

Algunas entrevistadas ciclistas, ante la percepción de que Barcelona ofrece algunas posibilidades para que las personas mayores puedan ir en bicicleta, animan a sus madres a que también lo hagan. Es el caso de Alba (44 años) y Mariona (40 años). Los resultados conseguidos han sido distintos. Alba no lo ha conseguido, su madre considera que es una actividad demasiado peligrosa, e insiste en que las nuevas bicis del servicio de bicicleta pública, son aun peor.

“Yo le digo que a ver si empieza a ir en bici por la ciudad y dice que no. Ella usa la bici cuando se va de vacaciones, coge la bici algunos días. Y yo le digo: nos hacemos juntas el Bicing, a ver si la engancho de alguna manera que no sea un compromiso para ella... y con las bicis nuevas del Bicing que es como muy fácil, porque ella dice que, si la barra es alta que no puede, pues no hay manera, dice que por ciudad que no...”. (Alba, 44 años)

Pero Mariona sí lo consiguió. Pilar, su madre, iba en bicicleta desde pequeña y puntualmente había alquilado (previa existencia del Bicing) alguna bici por la Villa Olímpica como un elemento de recreo. Las condiciones de su vivienda (un ático y sin ascensor) le habían hecho que no se planteara tener una bicicleta propia. Como hemos visto en otras entrevistadas de mayor edad, incluso estando acostumbradas a subir la bicicleta por la escalera cuando se es más joven, en edades más avanzadas esto se convierte en una complicación. Cuando apareció el Bicing y tras el fallecimiento de la abuela de Mariona, que había estado bajo los cuidados de Pilar, decidieron darle una oportunidad a la bicicleta compartida. Este nuevo formato le ha permitido a Pilar incluir el ciclismo utilitario en algunos de sus recorridos cotidianos, más allá del ocio.

“A veces, por necesidad, tengo que ir a tal sitio que digo: hoy no me van bien los autobuses. A lo mejor tengo que hacer tres trasbordos y veo que hay Bicing y digo pues mejor cojo un autobús, y el resto lo hago en bici. También me sirve para, a veces, para sitios que tengo que ir y me va bien”. (Pilar, 72 años)

Pilar se siente cómoda en la manera que se desenvuelve con la bicicleta. Está segura de sus capacidades, pero le da miedo ir por la ciudad por el resto de los elementos que pueden aparecer. Incluso (o especialmente) por el carril bici ante las distintas velocidades. En la vejez, la capacidad de reacción a los estímulos y el deterioro del cuerpo hace que nos

cueste más adaptarnos a infraestructuras pensadas y copadas por elementos más veloces y con movimientos más impredecibles.

“Miedo por la ciudad yo tengo... no por mí, sino que ahora con los patinetes estos, te adelantan, o cualquier bicicleta te adelanta. Sí que tengo miedo. Entonces ya procuro pensar: no tengo que ir a ningún sitio, voy a pasear, voy a procurar ir por sitios que no haya peligro”. (Pilar, 72 años)

También puede existir un problema cuando hay pendientes prolongadas o más elevadas, o las propias señales que te hacen parar y que te obligan a hacer esfuerzos mayores. Háncaps que una persona joven puede saltar con mayor o menor facilidad, para una persona mayor se pueden hacer infranqueables.

“Me corta mucho el puente de la calle Marina, que lo hicieron de nuevo y dejaron mucha subida, entonces resulta que hay un semáforo justo, y entonces no llevas carrerilla pa subir... partir de cero me cuesta. Ese trozo lo evito... si hay un poquito de cuesta, sí. Y en el momento, me pongo a prueba, ahí en la entrada del hotel Vela... [risa] es mi prueba, y digo: ‘aun puedo’”. (Pilar, 72 años)

El resultado es que hay zonas de Barcelona donde las personas mayores tienden a sentirse más cómodas, y la elección de los recorridos se lleva a cabo priorizando estos espacios. La percepción de Diana (42 años) como experta acostumbrada a alquilar bicicletas a todo tipo de perfiles, como la de Pilar de 72 años coinciden.

“Diagonal desde Francesc Macià es perfecto para ir en bici. Porque hay taaanto sitio... hay gente corriendo, perros... ¡y también en la playa! es aire fresco, es para estar en forma y mover tu cuerpo. Para los mayores es perfecto”. (Diana, 42 años)

Ante esta necesidad de otros ritmos y otros estímulos al margen de la velocidad, la conexión con otros pueblos colindantes a la ciudad puede ofrecer nuevas posibilidades de recreo que fomentan la actividad deportiva a estas edades. Belén ha tenido que abandonar sus paseos por la costa del Maresme, su única forma de contacto que tenía con la bicicleta, porque se ha tenido que dedicar a cuidar de su marido. Ha perdido paseos que le aportaban bienestar emocional.

“Me gustaba ir despacio, poder mirar. Los paseos más grandes que he hecho en bici ha sido pues eso, esa salida de las playas de Barcelona hasta Premià y luego pararme allí, almorzar y volver, esto es lo que más me gustaba... lo encontraba una actividad muy agradable”. (Belén, 70)

Como dice la expresión, los años pesan. Belén (70 años) es consciente de que su capacidad física no es la misma, especialmente tras abandonar la bicicleta para cuidar a su marido enfermo. En el caso de Pilar (72 años), a lo largo de la entrevista relata varios episodios que quedan en anécdota sobre caídas y percances que no son graves, pero que demuestran que, por un lado, los espacios, y por otro lado la bicicleta pública, no están hechos para todos los cuerpos.

“Yo ahora tengo 70 años, y claro es diferente. ahora mismo, incluso cuando digo lo de Premià y volver, ahora ya no sé si me cansaría más. Porque ahora unos años que no voy. Ahora cada año pesa”. (Belén, 70 años)

“El primer día que la cogí, tenía unas ganas de cogerla... tenía tantas ganas, era un domingo y había quedado con mis amigas y, en la calle Cerdeña, hay una parada. La cojo, yo llevaba unos pantalones que eran de estos que no se dan ¿sabes? Y tuve la mala suerte, que ya he cogido otras veces una bicicleta, de las de antes, pues justo voy a coger el primer día, cojo una de esas, me hace así, y nada más me monto, y pumba, y me arrodillé, me rompí el pantalón... ¡no! Me hice un poquito de daño, poca cosa, porque no iba andando, era cogerla... y claro con los nervios, me ponía muy nerviosa... y luego, otra vez también, no sé qué me paso que me metí en un hoyo de un árbol... (risa) pero caerme-caerme no, no me he caído”. (Pilar, 72 años)

Aunque los vehículos del Bicing no son los mejores, ahorran el tener que encargarse de tener una bicicleta propia. En este caso, el Bicing se presenta como una oportunidad para no tener que cargar con la bicicleta y preocuparse en exceso por el aparcamiento. Es el caso de Belén (70 años), que ya no puede subir la escalera con la bicicleta o de Pilar (72 años), que nunca se lo planteó por vivir en un ático sin ascensor.

La relación con las nuevas tecnologías también es diferente. A sus 72 años Pilar utiliza WhatsApp y otras aplicaciones en el smartphone, pero a la hora de buscar el Bicing afirma

no tener necesidad de utilizar la aplicación. Identifica sus estaciones más recurrentes y no quiere mirar el móvil para buscarlas; utiliza la tarjeta.

Al vivir en una ciudad donde no se percibe gente mayor en bici, esto provoca también la sensación de falta de compañía de la misma edad para poder explotar este lado más recreativo y en compañía que citaba anteriormente la entrevistada que regenta una tienda de alquileres de bicicletas.

“Concha, una amiga con la que de más joven había hecho algún viaje con la bici me dice: no me atrevo, no me atrevo. Y tiene 5 años más que yo”. (Belén, 70 años)

“[Con mi hija no salgo con la bici], yo voy por libre. Me gustaría conocer a gente mayor... si haces alguna entrevista mándamela, porque es que mis amigas ninguna, Porque no saben montar en bicicleta, ni saben ni les gusta. “[Personas mayores en bici] se ven, pero muy esporádicamente. Y yo siempre he pensado: me gustaría conocer a alguien... porque me imagino que con esa persona que va en bicicleta como yo, pues tendremos algo en común”. (Pilar, 72 años)

Desde 2016, la iniciativa En Bici Sense Edat intenta acercar la bicicleta a personas que ya no pueden disfrutarla. Pone en contacto a personas de diferentes generaciones y utilizando triciclos eléctricos rompe con la lógica de carriles bici y de trayectos utilitarios a la vez que genera compañía a personas que puedan estar solas; da movilidad a aquellas que no se pueden mover y disfrute a toda persona que lo quiere probar. Las dificultades en la infraestructura para este tipo de actividades, las salvan con el mejor de los ánimos de los voluntarios/as. Este tipo de proyecto es un ejemplo de que la bicicleta puede ser una herramienta más de integración y servir para recuperar el derecho a la ciudad entre grupos sociales expulsados.

4.3.2 La bici de las precarias

Según el informe *Mujeres y personas no binarias en bici. Estudio de movilidad ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista* (Col·lectiu Punt 6, 2020), el 87% de las mujeres que van en bicicleta lo hacen por la rapidez y el 82% lo hacen por la libertad de movimiento de no depender de horarios. Es decir, buscan la practicidad.

Efectivamente, también hay motivaciones plenas de conciencia ecológica y responsabilidad. Hay discursos que vinculan la bicicleta a la moda, a lo bohemio, a lo

artístico. Discursos que según Aldred y Jungnickel (2012) se vinculan a un estatus de clase media e incluso con la riqueza.

“Ya esto ha entrado con mi etapa vegetariana que yo tengo ¿no? y esta implicación con el medio ambiente, la ecología y tal, porque ahora veo que es algo más que un medio de transporte... y entonces mi implicación es mayor. Si puedo contribuir con una ciudad más sostenible y tal pues lo voy a defender”. (Adriana, 55 años)

Pero también hay motivaciones cargadas de necesidad. Una persona precaria con muchos desplazamientos entre barrios distintos encuentra en la bicicleta la mejor opción. Varias mujeres han explicado que en los momentos en los que han tenido dos trabajos más las tareas de cuidados, la única manera de llegar era la bicicleta. El precio que tienen que pagar es el sentimiento de peligro porque la ciudad no protege a las bicis: es de los coches.

“Gano tiempo, pero claro me expongo a eso, a que igual pues un día te atropellan, o te hacen la olla, o alguno se peta el semáforo... es que lo noto aquí mucho el carril bici de diagonal me tiene amargada porque en medio van los coches como muy rápido”. (Elena, 26 años)

Sí, ir en bici ofrece muchos beneficios y apacigua el alma. Pero, como expresa Jordi (2016, p. 139), hay que tener cuidado con caer la falsa imagen de ciclistas de sonrisa amable “excluyendo así a todos aquellos que pedalean por necesidad porque no pueden permitirse un coche, y que realmente sueñan con tenerlo”. En muchas ocasiones la implicación política viene después de mucho pedaleo.

“En los últimos años vi que había gente que tenía posibilidades de tener otras cosas, pero había decidido renunciar a ellas, eso nunca me había pasado en Argentina, es tenés o no tenés. No renunciás a tener un coche, es raro... la ecología capaz yo la veía más en lo que comemos, en lo que consumimos de plástico, pero no me había dado cuenta lo de "ah la bici, ecológica" para mí era la bici, super fácil de andar, rápida, no sé, la veía práctica, ya después el doy ese significado [de ecológica]”. (Judith, 39 años)

Las motivaciones menos nobles, las que no te cuentan en las estadísticas, son esas que no se rigen por el deber del perfecto ciudadano. El querer ser un ciclista invisible (Diz, 2013), que no te vean para que la policía no te pare y te pida los papeles. O las que se atraviesan

la ciudad dos y tres veces al día, y que no piensan en el sudor, si no en el dinero que ahorran en transporte público. “Toman la bicicleta, ante todo, porque necesitan ir a trabajar” (Diz, 2013, p. 348).

“Estaba de ilegal, sin el papelito que te habilitan, y la bici te da como una cosa de seguridad y de camuflaje. Porque no es lo mismo que te paren en el metro, que en el transporte público te pueden fichar más, parar más, te pueden coger... En cambio, la bici vas de libre y vas rápida. No es lo mismo estar caminando ahí de... hay un tema ahí de protección, es como tu refugio la bicicleta”. (Judith, 39 años)

Hay muchas mujeres que, para tragarse los miedos, no les queda otra que acudir a la racionalidad. Por ejemplo, justificar con criterios económicos el uso de la bicicleta o las conexiones, a pesar de sentir que no sienten seguridad o no tienen la condición física para poder mantener el ritmo de actividad.

“Hacía un gran número de desplazamientos cuyas conexiones en transporte público no eran asumibles, sumadas a experiencias bici previas en sus anteriores ciudades [ir en bici en 2001] era lo más sensato, porque yo vivía en Aragón e iba a trabajar a Zona Franca, y luego hacía un doctorado en la Pompeu aquí en el zoo. Y todo esto lo tenía que hacer en un día”. (Rosa, 42 años)

Hay madres que en tanto que tuvieron que renunciar al autocuidado para cuidar de su familia, han encontrado en la bicicleta la manera de aumentar su bienestar físico y mental compatibilizándolo con el trabajo de cuidados. En la sociedad del culto al cuerpo, la bicicleta suple esa necesidad extendida de, por ejemplo, dedicarle tiempo al gimnasio.

“Yo iba al gimnasio de soltera sí que iba, pero a la que me cambió la vida y me vinieron los hijos, dejé el gimnasio y ya no me planteé volver, porque a parte ya tenía bastante con los niños [ríe]. Entonces para mí era el deporte, llevarlos a... y entonces para mí la bici es también un deporte, porque no necesitaba gimnasio”. (Luisa, 46 años)

En el momento en el que la estabilidad económica y familiar ofrece más opciones, los discursos son mucho más variados. Cuando se habla desde la necesidad o la precariedad económica se ofrece como la única posibilidad real junto con la practicidad. La precariedad no da muchas opciones, la estabilidad económica sí.

“¡Yo nunca vi raro el ir en bici! era como... ¡un transporte! no tengo dinero para nada...”. (Judith, 39 años)

“Porque yo lo utilicé no solo para moverme, si no para ahorrarme lo que era el transporte público. porque el sueldo que yo cobro, que era antes mucho más precario, ahora llego a cobrar 800 o 900, con dos niños, pues a la que me trasladé a sagrada familia fue genial, mucho mejor. estaba más cerca de mis hijos, de mi barrio, podía ir en bicicleta y me podía ahorrar el transporte. y yo me motivé con lo del Bicing, a partir de lo del Bicing y empezó a haber carriles bicis y tal”. (Luisa, 46 años)

Para las que van en la bici por cuestiones de extrema precariedad, es necesario garantizar que la experiencia sea agradable, sin miedos y sin peligros. Porque si no, los discursos basados en las experiencias de placer se convierten (injustamente) en privilegios.

“Cuando tengo tiempo y quiero ir relajada te permite ver arco de triunfo, a veces las puestas de sol... entonces voy por paseo de san juan, ¿y esto también son de las cosas que me motivan de ir en bici sabes? por ejemplo paseo de gracia, me encanta ver todos los monumentos, la pedrera, me voy fijando, los chicos haciendo fotos... es de estas cosas que vas descubriendo de la ciudad ¡que yendo en metro o en bus no puedes hacer!”. (Adriana, 55 años)

“Lo que más me gusta es que cada día cuando cojo la bici y paso la Diagonal, aunque haya coches también hay árboles. Y he visto cambiar... he visto nacer la primavera. Se ven los brotes de los árboles, las hojas volviéndose verdes... En verano todo es verde y en otoño ya se va poniendo marrón. Veo pasar las estaciones por la Diagonal. Me encanta pasar pisando las hojas”. (Maribel, 58 años)

Estar en los márgenes, ser una precaria, no poder pagar el transporte (o elegir que no lo quieres pagar porque te quieres gastar ese dinero en tu disfrute), querer cambiar el mundo, coger una bicicleta y sentirte libre por un rato.

“Había una parte mía de activismo, desde siempre, desde cogerla y quejarme de cómo está diseñada, de por qué tienes que correr tú más que yo, por qué me tienes que presionar... algo había de libertad, de darme libertad, yo puedo moverme igual

que tú sin necesidad de pagar un pastón ni tener que seguir pagando un montón y contaminando un montón”. (Lidia, 41 años)

Porque la bicicleta es un elemento extremadamente revolucionario, y extremadamente reformista a la vez. La bicicleta es un catalizador de la ansiedad que provoca el trabajo asalariado y precario. Es triste que, en muchas ocasiones, cuando se habla de las bondades de la bicicleta, se habla desde el placer que provoca cuando te hace olvidar el trabajo.

“Lo más importante para mí de la bici, es un tema de placer y libertad. Puede sonar muy romántico, y lo será, pero sí. Yo alguna vez he salido del curro a las 9.30, desquiciada de currar... me he ido a la Barceloneta a ver el mar con la bici y se me van todos los males (...) Más que la parte funcional, y todo lo que me arregla a nivel práctico también. La sensación. O si un día estás con ansiedad o lo que sea... sales y fum. Es como el yoga o el ir a bailar”. (Míriam, 32 años)

“A mí lo que me gusta mucho de la bici es que te da el momento de desconexión de lo que has estado haciendo. y cuando sales del trabajo, que además yo trabajaba en un restaurante, pues te daba tiempo a relajarte, estirar las piernas, airearte el cerebro, y llegaba a casa y me acostaba y me quedaba plana, mientras que mis compañeras me decían: ‘noo yo he estado sirviendo platos dos horas en mi cabeza’”. (Rosa, 42 años)

Además, de nuevo desde los márgenes, la bicicleta está ahí por las noches, cuando el transporte público no está para satisfacer las necesidades de las nocturnas. O cuando está, pero te deja horas esperando en una parada con la ciudad dormida. La bicicleta está ahí para llevarte a casa y para ofrecerte seguridad (aunque sobre esta cuestión hablaremos más tarde).

Pero la bicicleta, a veces, deja de estar ahí: para las precarias, para las que no se pueden pagar una persona que se encargue de las tareas del hogar, para las que eligen cuidar a sus familiares dependientes; el cuidado tiene una afectación directa a las prácticas de movilidad, y aquellas que tienen a su cargo a personas y ven alteradas sus prácticas (Jirón y Gómez, 2018), también pierden el placer de ir en bicicleta. Como por ejemplo Belén (70 años), que siempre salía con su marido a pasear en bicicleta hasta que este fue diagnosticado de Alzheimer. Ahora él tiene miedo a coger la bicicleta y esos paseos han

desaparecido. Pero nunca es tarde, porque hay quienes vuelven, como Pilar. Al morir su madre, deja de tener alguien dependiente a cargo y aumenta su tiempo libre.

“Yo aquí no he tenido bici. Antes del Bicing yo no podía porque yo cuidaba de mi madre... y no tenía esa libertad. Pero al morir ella en el 2009, yo tenía las 24 horas al día, y Melisa me apuntó. Me dice: ‘mama, ¿sabes qué he hecho? Te he apuntado al Bicing’. Digo: ‘¡ay, qué ilusión!’ Y como ya tenía tanto tiempo libre... porque al menos tengo algo que me hace realmente feliz”. (Pilar, 72 años)

4.3.3 El movimiento: la noche y el día

La conexión entre la bicicleta y la ciudad a través del movimiento es diferente a otros medios de transporte. La mueve tu fuerza, y tu cuerpo está expuesto al mundo; notas el movimiento de tu energía aumentada, pero no pierdes el contacto con el entorno.

“Esa cadencia, esa sensación maravillosa es la que hace que sea un éxito. Es una sensación muy rara. Es que no vas a esa velocidad yendo a pie y no vas a esa velocidad yendo en coche. Ni esa velocidad que decimos nosotros de viento en la cara. Es una cosa brutal”. (Gabriela, 42 años)

Según Jirón (2007, p. 194), la vida urbana transcurre mientras viajas por la ciudad. La vida de una ciclista transcurre montada en una bicicleta. La manera de vivir el movimiento es clave en las experiencias urbanas. Para Liliana (33 años) el ritmo de su bicicleta, que es especialmente rápida, le genera una tensión corporal que la obliga a estar alerta y que le parece igualmente adictiva.

Pero la ciudad va a la velocidad de los coches (Illich, 2015). No todas las bicicletas quieren ser rápidas y cualquier bloqueo al automóvil es castigado con presiones en forma de pitidos, insultos y enfados. El movimiento de la bicicleta entorpece. Cuando esta entra en un espacio que no le ha pertenecido nunca, molesta. Pero cuando lo hace una mujer en una bicicleta, molesta el doble.

“Si tú vas lenta, se te ponen muy nerviosos los coches. Y eso a mí me da pereza, y es que en ciudad no vale la pena y quiero ir lento, porque me apetece, y claro los coches me empiezan a poner nerviosa, y te empiezan a pitar... y es como, ‘buah es una tía...’”. (Martina, 28 años)

En la ciudad de los coches, la bicicleta se ve lenta. Pero la percepción de la ciclista desde la bicicleta es otra: es de rapidez. La sensación corporal es más parecida al caminar que al ir en coche, por tanto, con respecto a la experiencia referente se sienten más veloces.

“Es que en bici todo va muy rápido. Y te pueden decir algo... pero como vas también en la bici rápido, te la pela más ¿sabes? y es como... mira qué gilipollas”.
(Ruth, 19 años)

“Cuando vas caminando la ciudad, hay más riesgo porque vas muy lenta. En bici, puedes ir muy rápido. Si hay peligro o algo así ¡pum! y te puedes ir muy rápido”.
(Diana, 42 años)

Esta sensación de confianza se agudiza especialmente en la noche. Porque aunque durante la noche crecen los miedos de las mujeres (Koskela, 1999), pero hay quienes consiguen aumentar su seguridad gracias a la bicicleta.

De hecho, algunos estudios inducen a pensar que las mujeres podrían no elegir in en bicicleta durante la noche al ubicarla en un rango de percepción de la inseguridad igual al caminar o al uso del transporte público y que, por tanto, eso las llevaría a coger el coche (Heinen y Handy, 2012; Loukaitou-Sideris, 2014). Sin embargo, en el caso de Barcelona y de las entrevistas realizadas, el consenso es claro: la bicicleta en movimiento da más seguridad que caminar o el transporte público.

Esta percepción de rapidez ya comentada hace que la bicicleta aparezca para las mujeres como una garantía de seguridad (al menos en su percepción) y esta seguridad hace que la bicicleta cambie la relación de las mujeres con el espacio durante la noche.

Si el peligro es mayor o menor, aquí no importa, porque lo que importa es que la bicicleta provoca una sensación de control que te hace no ceder los espacios; y además no atravesarlos con la incomodidad corporal que supone ir cargada de miedos. Si las mujeres son capaces de ocupar los espacios del miedo con su bicicleta, están haciendo resistencia a la dominación masculina (Rose, 1993).

“Yo tengo claro que hay trayectos que, si no hubiera sido por la bici, o le hubiera pedido a alguien que me acompañara, o no los hubiera hecho. No tenerte que preocupar de pasar por una calle u otra, o si es de noche, o si hay más o menos

gente... Sobre la bici, es que igual es falso, pero la percepción es que no me pueden hacer nada, como que yo iré más rápido”. (Marina, 33 años)

“Pienso más si voy caminando, en una calle donde por ahí... por la intuición digo "no" o es demasiado oscura o veo por ahí un grupo, pero en bicicleta ya es otra cosa, no sé por qué pasa, pero... me siento más segura”. (Valeria, 40 años)

“Sí que cuando vuelvo a casa (...) el típico día que sales a las tantas de una reunión, coges la bici pues sí, [la bici da] mucha más seguridad. Supongo que también porque la manera de marcar distancia con la gente que tienes alrededor ¿sabes? si vas a pie tienes la gente al lado. Y si vas en bici pues a lo mejor puedes ir más rápido o estar más alejada de la gente que te molesta”. (Anna, 18 años)

En todo caso, las ciclistas prefieren la vuelta a casa en bici a esperar en la parada del bus por la noche o encontrarte en espacios del metro donde no hay gente. Se prioriza la sensación de seguridad personal, porque el umbral de seguridad vial está cubierto.

“Te da independencia horaria de ningún transporte y esperar el bus, de noche, es más peligroso que ir en bici, para mí”. (Paula, 32 años)

“En el metro (...) estos espacios de si haces algún transbordo o... cosa que con la bici pues me permite hacer el puerta a puerta. Yo puedo aparcar la bici debajo de mi casa en la puerta que doy dos pasos y estoy en el portal de casa”. (Laia, 26 años)

Las mujeres entrevistadas solo han mencionado que tenían miedo por la noche ante la presencia de hombres que van en otras bicicletas, porque son los únicos elementos que pueden llevar el mismo ritmo de tu bicicleta y que esto puede provocar interacciones: te pueden seguir o incordiar. Y aunque se reconoce que los coches podrían ser un peligro, se considera que van demasiado rápido como para fijarse en una persona en bici ya que al ser pocas, se pasa desapercibida.

“Cuando voy en bicicleta me da la impresión de que quien pasa en bici pasa como casi invisible. Es como una estela ahí super rápida que desaparece de tu campo visual y ni te das cuenta la mayoría de las veces”. (Laura, 43 años)

La noche te enfrenta a la contradicción de sentirte muy segura porque ha desaparecido el tráfico motorizado, pero te sabes en un momento del día en el que las conductas de riesgo aumentan. Para ello, hay quienes sienten que podrían aprovechar el vacío para ocupar el espacio de la calzada, incluso participan de estas conductas más arriesgadas desde la bicicleta, pero por la duda de no poder predecir conductas por parte de los coches o las motos, se quedan en el carril bici. Otras muchas ocupan la calzada que no pueden ocupar durante el día ya que la consideran, al estar libre de coches, un espacio más seguro.

“Trato de andar en la noche en ciclovías, más que nada porque la gente puede haber tomado, qué se yo, van rápido, y claro, se pasan las luces rojas y tal, lo he visto, si voy por las ciclovías no vas tan en su movida”. (Claudia, 30 años)

“Las veces que por ahí sí que me da miedo y termino tarde y voy a las 4-5 de la mañana... que no tanto por la inseguridad si no porque algún borracho esté... igual a esas horas voy por avenidas. cuando no hay tráfico voy por avenidas, voy super... igual también expuesta porque en avenidas no tenés tanto resguardo”. (Carla, 32 años)

Con la bicicleta también se pueden establecer otras estrategias entre mujeres para sacar de la ecuación del miedo las posibles violencias a las que se enfrentan. Como forma de seguridad, acompañar a las amigas es una resistencia. El tiempo que ganas con la velocidad de la bicicleta te permite poder acompañar a una persona que camina, y después marchar a casa sola con un sentimiento controlado de seguridad.

“A lo mejor he salido con una amiga de fiesta y... tengo una amiga que vive en la zona de pueblo nuevo por donde glorias, la parte de abajo, y ella le da cosa, yo la acompaño a ella a su casa, andando las dos porque ella no va en bici, y luego desde allí me cojo el Bicing a mi casa”. (Luisa, 46 años)

Pero la seguridad que se gana por la noche, no se refiere solo al volver tarde a casa. Estos espacios de oscuridad también pueden aparecer cuando se sale tarde del trabajo, o cuando se va a trabajar muy temprano. Las zonas por donde no hay gente y con usos del espacio no residenciales donde se sienten muy expuestas, pueden suponer espacios de miedo. Es por esto que, al llegar a una zona de oficinas para trabajar, la bicicleta también da seguridad.

“Una compañera me explicó que a las 7 de la mañana la persiguió un hombre, que tuvo hasta que pedir ayuda y meterse en otro despacho. Como no hay mucho comercio, solo oficinas, y se ve que hay muchos a tracos o violaciones o no sé. Pero que es conflictivo. Y eso que es una parte de Sarrià... Y no lo hubiera pensado nunca, que cuando sales no hay nada de ruido ni circulación... y alguna vez que he salido que es más oscuro me he sentido más segura por ir con la bici”.

(Maribel, 58 años)

Ahora bien, la bicicleta es la opción más segura y para todos los bolsillos. Pero en el imaginario social hay algo mucho más seguro, aunque más caro: el taxi. Adriana (55 años) va en Bicing al trabajo, pero no llega a sentirse del todo segura por la ciudad. Cuando ella tiene que elegir la mejor manera para que sus dos hijas adolescentes vuelvan a casa tiene claro que la opción óptima es que vuelvan en taxi. En su imaginario es el transporte más seguro, independientemente de que puedan volver en bici con más gente o que alguien las lleve en coche.

“¡Prefiero que vengan en taxi! [ríe] ya te lo digo. Primero en taxi, luego en metro... y si no tiene ya... luego en bici. Pero la veo muy desprotegida la bici. Cualquiera te puede parar... es que, si hablamos de seguridad, de protección ¿eh? no de seguridad viaria, de que le pueda pasar cualquier cosa, en Cabify, lo siento [ríe] (...) un medio que sepa que la van a dejar en casa, que sea barato, práctico y que le sea... ¿sabes? entonces la bici no entra dentro de... pero ni que aunque viniera en coche con alguien, ni que vinieran 3 o 4 en bici ¿eh? no es eso, es en taxi y hasta casa”. (Adriana, 55 años)

Y aunque hay un gran grupo que se siente más segura cuando va en bicicleta por la noche, también hay un gran consenso en ubicar el peligro en el momento en el que el movimiento desaparece. Cuando ya has pisado suelo. El momento que le tienes que dedicar a enganchar el candado (doble, si son dos candados). En ese momento los sentidos se agudizan y la atención aumenta ante cualquier mínimo estímulo (Valentine, 1989).

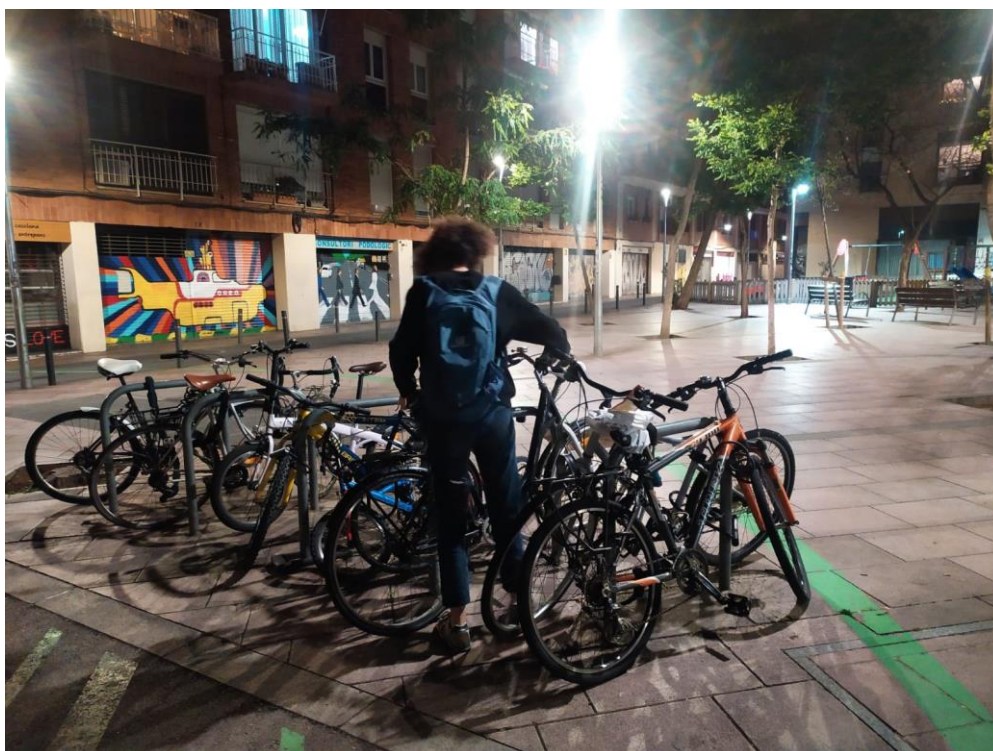
“Vas en el punto que vas rápido y en movimiento ahí te sientes la jefa del mundo. Y cuando... el momento de llegar a casa, dices, me cago en la puta ahora la he de aparcar... este momento de gastar tus minutillos apurando... en ese momento que dices... buah ahora viene alguno y te sientes tope insegura”. (Ruth, 20 años)

“A mí me da más mal rollo de noche el ir a buscar la bici y el empezar a subirme, montarme o tal, que venga alguien a robarme, o a quitarme la bici, o a hacerme algo, que no si... Si estoy con la bici y he de correr corro y ya está”. (Elena, 26 años)

Existen otras opciones como los parkings vigilados, pero también suponen un espacio de temor y de gasto. Muchas veces requiere bajar un par de plantas y la indefensión también existe. Las mujeres que deciden pagar porque tienen bicis más caras o no pueden guardarlas en casa, suelen elegir aparcamientos a pie de calle y con plazas pegadas a la puerta donde puedan tener controlado quién sale y quién entra.

En la siguiente foto se puede observar cómo una situación en una plaza iluminada, que a priori no tiene por qué ser un espacio de miedo, se puede convertir en incómoda ante la indefensión de poner la concentración en el aparcar la bici.

Figura 14: Mujer aparcando su bicicleta por la noche



Fuente: Archivo propio

Dice Borja (2014, p. 16) que “la gente en la calle es garantía de seguridad”. Pero por la noche, y mientras estás concentrada (y en parte distraída) ligando la bicicleta, puede suponer un temor extra.

“Si no pasara gente sería... lo haría así, fum, más rápido... y claro, pero va pasando gente y es como... no estoy simplemente poniendo la bicicleta y me voy, estoy ahí como... ¡siempre atenta! qué terrible”. (Claudia, 30 años)

En los casos en los que se opta por la bicicleta pública, el momento de atar la bicicleta no es un tiempo de temor ya que soltar la bici es prácticamente instantáneo. Sin embargo, existe el intervalo de llegar a casa, que se compara con los espacios entre salir del metro o el autobús y llegar a tu puerta. También sucede en los casos en los que la bicicleta (privada) se tiene que atar lejos del lugar donde vives.

Este miedo a parar no solo sucede en las aceras, también sucede en la calzada. Al volver de noche aumenta el sentimiento de seguridad por la sensación de invisibilidad y rapidez, pero si hay un semáforo en rojo y te toca esperar, el miedo vuelve a aparecer. En estos momentos, la estrategia puede ser pasarse la luz roja y seguir. La percepción de inseguridad personal, en este caso, te lleva a asumir un riesgo vial. Estos riesgos también se asumen cuando hay algún elemento que nos provoca inseguridad (presencia masculina en bici) y se asume aumentar la velocidad, saltarse señales o rotondas, etc.

Figura 15: Mujer saltándose un semáforo



Fuente: Archivo propio

4.3.4 Mujer en bici: doble (o)presión

El espacio es un recurso limitado y la lucha por ocuparlo acarrea conflictos (Sillero, 2016; Vivanco, 2013). La batalla de la bicicleta por el espacio es cotidiana y en este escenario cada vez más complejo y de cambios a una gran velocidad, se multiplican los roces.

“Yo sí que veo ciclistas que son como abuelo cebolleta en plan ‘ah, yo soy de los que iba ya en bici antes del Bicing y estos no tienen ni idea’; pero yo cuanto más gente vaya en bici mejor. (...) Lo que pasa es que hay un periodo de adaptación, de entender que también hay unas normas, crearse un espacio en la ciudad y en todo eso pues hay tensiones”. (Elisabeth, 27 años)

Estas tensiones se traducen en un baile de elementos móviles entre la calzada, el carril bici y las aceras, y la competencia por el espacio se traduce en conflictos, en incomodidades e incluso en violencias; violencias que se reparten de manera desigual. Como afirma (Rodó-de-Zárate, 2018, p. 62): “El hecho de estar presente en la calle no es garantía de que la experiencia que se tenga en ella no implique una fuerte experiencia de opresión”. Cuando una mujer va en bicicleta, su experiencia va ligada a una doble opresión. La primera por ser ciclista en un mundo de coches (Longhurst, 2015) y la segunda por ser mujer en un mundo patriarcal (Koskela, 1997). Los ciclistas (en genérico) son oprimidos, y dentro de este colectivo, las mujeres viven una doble opresión a través del acoso vial y del acoso sexual.

En las ciudades en las que existe un dominio automovilístico, lo que se espera de los ciclistas es que de adapten a esas formas de movimiento y actúen como los vehículos motorizados, ya sea en velocidad o compartiendo los mismos espacios. El riesgo (real y simbólico) que suponen estas demandas, acaba excluyendo a las personas que, o bien tienen más aversión al riesgo, o se desplazan con niños, o son mismamente niños, o dudan de sus capacidades físicas o psicológicas. Las demandas que las ciudades imponen, no se corresponden con las capacidades de la mayoría (Larsen, 2017).

Si la percepción de riesgo es más alta entre las mujeres y eso es lo que les cohibe de circular por las calzadas (Garrard et al., 2007), los carriles bici son inconexos o inexistentes y en la acera molestan, no hay espacio para la comodidad. Según Longhurst (2015, p. 313), “aunque la carretera sea un recurso de uso compartido, los usuarios que compiten por ella tienen un bagaje desigual de acceso a este recurso y de sus

reclamaciones del mismo” (Longhurst, 2015, p. 313). Hay espacios de los que las personas con menos herramientas de transgresión acaban siendo expulsadas si no se sienten seguras.

“Me daba un montón de miedo ir por la calzada con los coches, no me atreví. Sabía que yendo por la acera era más peligroso porque no puedes correr tanto, hay más gente... y la gente se queja también ¿no? y sí que ahí fue como uff qué agobio. Se me pasó. Fueron los primeros meses que fue como ‘ay, mierda, voy a atropellar a alguien o me van a atropellar a mí’”. (Mariona, 40 años)

“Iba con mi hija, cuando no había carriles bici, y de ir por la acera porque aún no me sentía segura de ir por calzada porque había muy pocas bicicletas. Ir yo detrás de dos señoras, que no quise ni tocar el timbre para no molestarlas y cuando se dieron cuenta que iba detrás empezaron a increpar. Y ya no sabes qué hacer, si haces para no molestar, te critican. Si tocas el timbre, te criticarán también. me duele un poco de sentirte un poco como objeto de la rabia del mundo”. (Aina, 48 años)

Con respecto a los espacios compartidos con peatones, varias entrevistadas han relatado cómo figuras masculinas las han interpelado por ir en bicicleta, llegando a tener encuentros violentos. En contra de lo que se espera de las dinámicas urbanas en las que prima el anonimato, en algunos momentos estas figuras parecen sentirse confrontadas en el espacio y deciden manifestarlo. Las figuras masculinas aparecen para regular comportamientos que consideran inapropiados.

“Hay un puente que para peatones, a veces lo paso en bici, depende de la prisa que tenga, de si hay gente... si hay gente bajo o voy con la bici con un pie en el suelo (...). Y una vez había un señor y me dice que me baje, y digo no me da la gana de bajarme. Pero a mí lo que me jodió fue la autoridad de un desconocido ¿no? Y acabamos con un conflicto físico. Se me hace muy extraño porque yo no tengo conflictos de este tipo, y menos con un señor, pero es que me empecé a irritar tanto que dije ‘es que me va a dar igual que seas un señor mayor’. Y se me ponía delante y me retuvo, y a mí que me retenga un desconocido digo... no. Y hubo forcejeo, fue surrealista, y no me dejaba, y el tío me cogía el manillar ‘¡que te bajes! ¡que te bajes!’ y yo ‘pero usted quién es’ y la gente mirando y yo al final lo

empujaba... muy surrealista. Claro eso a mí me cuesta imaginármelo que le pase a con un chico, que aun chico que le hablen así. Esa percepción no es gratuita”.
(Míriam, 32 años)

Acoso vial

Cuando hay que enfrentarse a los vehículos motorizados la violencia se mantiene, pero el peligro aumenta en tanto que media un vehículo a motor contra una bicicleta. Mientras que los coches, además, te permiten ir protegido y ofrecen una barrera que te permite interpelar desde la seguridad del resguardo.

“Es que cuando vas por la calle y eres tía... y no he tenido nunca un conflicto con una tía, nunca, pero tíos que si me han sacado la polla, de intentarme atropellar, de meterme el gas y enganchármeme la rueda... y que pienso que si fuera un tío no pasaría”. (Ciclomensajera)

“Que se te ponga un coche delante y otro detrás y que los dos tíos, el de delante y el de detrás te digan que te vayas de la calzada y te vayas por otro sitio porque hay carril bici...pues es eso, como que cuando hay más hombres también es como que se crecen y que tienen que demostrar que ellos son más machos que nadie”. (Alba, 44 años)

Si te mueves en una eléctrica, pasas más desapercibida porque la velocidad es más elevada. Pero si pedaleas, los problemas aumentan porque no dejas a los coches ir a la velocidad que consideran oportuna. Ante la presión, hay ciclistas que optan por la estrategia de resistencia pasiva de ir pedaleando lentamente a propósito; hay quien recurre a luchar por el espacio imponiéndose y reclamando verbalmente lo que se considera que es compartido.

“Yo voy muy de tranquis y no me gusta correr mucho. Mi bici tampoco me deja [risas] y los frenos tampoco son nada del otro mundo, por lo tanto, no hay ningún problema si voy bien de velocidad... Pero alguna vez un semáforo que te esperas y tardas unos segundos en tal, y que te piten o... el otro día por ejemplo, que tenía que arreglar los cambios, y la típica de estar pedaleando mucho y desde atrás me gritaron ‘¡tú! ¡espabila!’ Como que te quedas como... intranquila ¿sabes?”.
(Anna, 18 años)

“Es que se creen que nos vamos a cagar, que somos más miedicas nosotras (...) pero sí que hay algún momento que me puede la rabia y es en plan, que hago así con la bici en plan... ‘me vas a dejar pasar eh?’ (Sandra, 39 años)

En el acoso vial hay una especial crispación con los conductores de los taxis. También se hizo evidente en las entrevistas grupales organizadas por el Col·lectiu Punt 6 en el mes de diciembre de 2019 y a las que asistí como usuaria de la bicicleta en la ciudad. Hay un sentimiento general de que los taxistas “se creen los dueños de la ciudad”.

“Una vez que me pegué con un taxista [ríe]. Porque me cortó el camino, estaba en gran vía y pasó y me cortó el camino, y le embestí. y el tío ‘ehhhh no se qué’ y me dijo ‘es que si no sabes ir en bici no vayas, mujer’ y ahí el tío salió del coche y le di”. (Rosa, 42 años)

Las mujeres están ocupando un espacio en la calle, y aunque teóricamente el uso puede ser igualitario, se genera un conflicto y de manera latente afloran los prejuicios de género. Esto ha sido más explícito en otros episodios de la historia (Moreno, 2018) y aunque sea en menor medida, parece que a las entrevistadas les sigue pasando. Quedan resquicios del prejuicio y se siguen manifestando en forma de actitudes y comentarios.

“Lo de mal follada es muy habitual. En una discusión de tráfico pues al final es: vete a tu casa a ver si te follan bien, *malfollada*. Normalmente viene de parte de hombres, pero he tenido también alguna mujer. Una conductora de autobús de los buses urbanos de Barcelona que me dijo que me fuese a casa a prepararle la comida a mi marido, que igual sería mejor que no estar dando por culo con la bici en la calle. Eso oírlo de una mujer profesional conductora de autobús, pues me chocó bastante”. (Alba, 44 años)

“es lo mismo que te dicen con el coche. yo cojo el coche de manera ocasional y alguna vez, de ver cómo vas a aparcar y ves que el tío se para y mira a ver cómo vas a aparcar. yo soy buena cuando aparco y cuando acabo le hago una butifarra [ríe]”. (Rosa, 42 años)

Son ellos los que han tenido históricamente el monopolio del automóvil y ahora son ellos los que te pueden decir cómo se conduce una bicicleta y por dónde tienes que ir, porque el espacio público no es neutral, y da igual en qué modo de transporte te muevas. Existe

una violencia simbólica a través del lenguaje paternalista que construye a lo femenino como algo vulnerable e infantil. Algo que no tiene derecho a estar en la jungla que es el tráfico rodado.

“Hay muchos taxistas que es ‘¡por la calzada noo, que tienes un carril bici!’ o me han llegado a decir ‘¡busca otra calle!’ la manera de hablarme... el ‘niña, pero que te vas a matar niña, ¡pero nena!’ eso a saco, no creo que a un tío le digan ‘niño que te vas a matar’. Como si no tienes ni idea de lo que estás haciendo”. (Andrea, 40 años)

“[El tono es] muy paternalista. O sea, los tíos cuando se van a meter con ellos es porque se han pasado mucho y entonces para insultarles. con nosotras es más como si fueran mamá y papá”. (Sandra, 39 años)

Lo interesante es cómo se desatan estas relaciones entre la masculinidad y la feminidad, y la masculinidad con otras masculinidades. En los casos estudiados aparece (salvo excepciones) un tono condescendiente y paternalista, con diferentes niveles de violencia. A menudo también aparecen los comentarios sexualizados. Por otro lado, aparecen episodios de la masculinidad más tradicional en los que la aparición de la violencia física es más explícita.

“Me acuerdo una vez (...) un señor que iba en una bici eléctrica de Bicing muy rápido, típico de llego tarde y yo iba detrás de él también iba bastante rápida y todo el rato iba viendo lo que le iba pasando. En un momento intentó adelantar a una pava metiéndose por donde no tocaba, la chica se quejó y él le dijo ‘cállate’ y tiró recto. Y luego vi que intentó adelantar a un tío y el tío le dijo ‘qué coño haces’ y con el tío sí que se enfrentó, pero que iban los dos en el carril, a la misma altura y a la misma velocidad, como gritándose medio empujándose y diciéndose cosas y yo pensando: ¡que son las 8 de la mañana! (...) y esto me ha pasado dos o tres veces”. (Elena, 26 años)

Acoso sexual

Según el informe *Mujeres y personas no binarias en bici. Estudio de movilidad ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista* (Col·lectiu Punt 6, 2020 pg. 29), el 42% de las mujeres que van en bicicleta en Barcelona han manifestado “haber vivido una situación de acoso verbal o físico de carácter sexual o de género yendo en bici”, siendo

el grupo entre 25 y 29 años quien más lo sufre. Además, según se ha observado y en relación con el apartado anterior, los límites del acoso vial se desdibujan y se mezclan con los límites del acoso sexual. El contenido sexual en el acoso vial es recurrente.

Figura 16: Conjunción del acoso que viven las mujeres en bicicleta



Fuente: Elaboración propia

Los cuerpos de las mujeres en el espacio público han vivido históricamente bajo la mirada masculina (Moreno, 2018). A través de la sexualización, se produce la dominación masculina (Rodó-de-Zárate, 2018). La bici te ubica en una posición donde es fácil ser el centro de atención, porque tu cuerpo está totalmente expuesto y generalmente la velocidad no es tan alta como para que no se te vea.

“Yo me siento más expuesta en bici que andando. Es como que me encuentro con los que van a pie, más los que van en coche, más los que van en bici... todos. cuando vas a pie, como mucho, te encuentras al de a pie o algún gilipollas con el coche que te dice algo. O ir en bici y que pase el bus y te miren los cuatro babosos, viéndote como tú estás ahí jodida muerta de calor y él ahí mirándote desde arriba con su aire acondicionado mirándote el culo ¿y qué? ¿le dices algo? pues no, porque vas en bici”. (Elena, 26 años)

Vivir de manera recurrente situaciones de acoso, tanto vial como de sexualización, te obliga a estar en un estado de alerta constante en el que no solo te debes a estar pendiente del tráfico, sino que acabas estando pendiente de los comentarios que puedas ocasionar generándote un estado de tensión constante.

“En bici ya voy tensa porque me van a decir cosas y me van a mirar, y es que te expones porque se te ve mucho yendo en bici. vas con una bici por un carril. pero

también estoy ya tensa porque he de estar pendiente de que no me atropellen, que el coche no se cruce, de todo esto, pero andando no voy tan tensa, al menos depende de la hora y la zona”. (Elena, 26 años)

Por otro lado, las percepciones de las interpelaciones del resto de personas, así como la tipología de los acosos pueden variar según las características físicas del lugar en el que te encuentras. Por ejemplo, en el caso de la siguiente entrevistada, es una chica joven que responde a un canon estético atractivo en lo normativo y se confiesa llamativa. El relato de situaciones de agresiones durante la hora que duró la entrevista fue incesante. Sin embargo, aquí relata cómo varía según el lugar de la ciudad en el que está, haciendo un recorrido por las vivencias en diferentes barrios cuando va en bicicleta pasando por El Clot o Les Corts. Depende la tipología de las calles por las que va, nota más presión de viandantes, de bicis o de coches.

“Por el Clot sí que es verdad que la gente a pie noto mucho que me mira; cuando estoy en un semáforo, el típico señor que va a cruzar y se para, se gira, me pega todo el repasón, espera a que yo arranque con la bici, y cuando estoy arrancando me mira el culo y se va. eso por El Clot lo noto un montón, pero mucho. Por aquí [Diagonal, Francesc Macià] noto más de bicis, de que son bicis las que los hombres me hacen como la olla de adelantar, o me dicen cosas, o en coche... sí que lo noto bastante. Y por el tramo del centro, rollo Consell de Cent, que te cruza toda Barcelona por el centro, por Paseo de Gràcia tal, por ahí noto muchísimo tema coches sobre todo, que te miran, que bajan la velocidad, que giran sin mirar, que te dicen cosas, los guiris y eso”. (Elena, 26 años)

En el caso de las entrevistadas migradas procedentes de América Latina, no aprecian tantas situaciones de acoso en Barcelona porque la comparación con sus lugares de origen no tiene cabida. Tienen mucha mayor de tolerancia (o al menos naturalizan más) a la violencia y por tanto eso determina su experiencia en bicicleta por aquí.

“Recuerdo de esas primeras veces que sales sola de pequeña en bici, muy tranquila y como que me levanté a pedalear, no iba sentada y me crucé con un tipo y me dice ‘siéntese que le va a gustar’ y yo tenía como 11 años, ni si quiera lo entendí. Pero [las agresiones aquí] son más sutiles. Y también tengo más actitud para

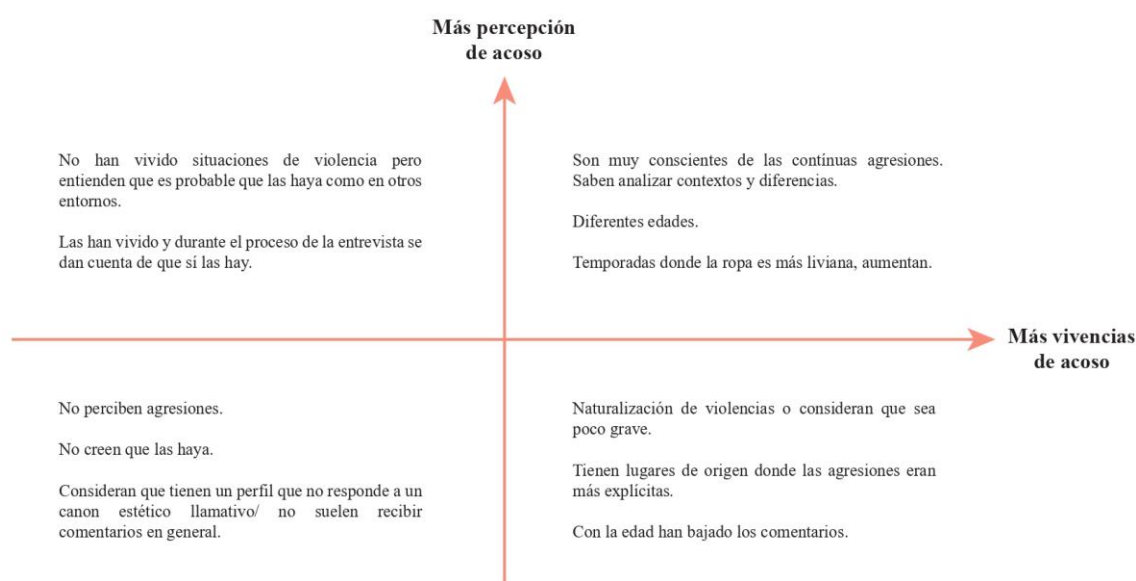
responder de vuelta [que cuando era pequeña], entonces como que no me violentan tanto”. (Claudia, 30 años)

“En Chile es muy normal que te digan cosas por la calle, es que ya te aburres, porque es que, aunque salgas de comprar el pan te van a decir algo. Para no pelear, haces oídos sordos y ya... uno más [ríe]. Y aquí, alguna vez sí que me han dicho, y ha sido ‘uaaau, me han dicho’[ríe] en comparación es super poco lo que pasa acá, pero muy poco”. (Paula, 32 años)

“Es que aquí a veces puede pasar algún comentario, pero es muy... sí, una mirada, un comentario, na na na, pero es como muy tonto... no sé... es que pasa poco y voy corriendo y me da igual. si estoy caminando normalmente lo contesto (si pasa) pero con la bici es como.. Pfff. Paso. Sí, idiotas.” (Liliana, 33 años)

En la Figura 15 se pueden observar los diferentes posicionamientos que han tenido las entrevistadas con respecto a su percepción del acoso.

Figura 17: Relación entre percepción de acoso y experiencias vividas



Fuente: Elaboración propia

Las entrevistadas han señalado que hay épocas del año en las que el acoso sexual aumenta. Los cuerpos adaptan sus ropas al calor y la exposición física se traduce en un aumento de

la presión, las miradas, los comentarios y, por tanto, del acoso. La ropa llega a definir tu relación con la ciudad y con la bicicleta (aunque esto se detallará en el siguiente apartado). Al ser tú quien eliges tu ropa, esto puede generar situaciones de culpa a las propias agredidas.

“Hace poco me faltó nada y menos [para pelearme] porque estaba por Pelay y había unos tíos en coche que me estaban haciendo unos comentarios muy desagradables. Era verano, iba corto vestida y estuvieron bajando conmigo por Las Ramblas y hubo un momento en el semáforo, que además iban en un descapotable, que cogí la cadena de la bici y le dije ‘o paras o te reviento la luna’”. (Rosa, 42 años)

“Es in-dis-cu-ti-ble. Que venga quien quiera y me diga que no, porque llega la primavera y es muy pesado. Eso sí que es así, es que no hay tutía. Y yo te digo que mi hermano se sube en la bici en verano y no oye todo lo que llego a oír yo. A mí me han dicho de todo y hay épocas que llega a ser diario. Depende mucho de cómo seas. A mí me gusta mucho vestir con faldillas y vestidos, y me encanta la primavera y yo sí, yo me regalo. Y yo es que estoy mega feliz con la bici y a mí también me han dicho cosas super bonitas. A veces gente mayor de verme y ‘ay qué bonito’. Pero hay eso y después hay la burrada que te suelta otro: burrada y acoso”. (Míriam, 32 años)

“Mi compañera de trabajo va a todos sitios en bici (...) y hay días que llegamos al trabajo y me dice ‘tía al final me planteo si es culpa mía por ir así vestida, pero es que tengo calor y quiero ir en shorts y en camiseta’”. (Elena, 26 años)

Estas agresiones se cometen en el espacio público, muchas a la luz del día y rodeadas de gente. Y existe un silencio que nace en la idea de que sean algo normal, que forma parte de la calle y de una autoridad omnipresente que es la mirada masculina. En ocasiones existe una sensación de que la responsabilidad colectiva no es suficiente y de que tampoco se está haciendo nada para cambiarlo.

“Hay muchos pavos que son conscientes, porque muchas veces que te bajan la ventanilla y te dicen una cosa y detrás tuya hay un señor yendo en bici también, que lo ha visto y lo ha oído igual. y a veces mucha mirada cómplice con hombres

que son bien y lo ven y te miran de ‘chica lo siento’. Y es como: ‘tío en lugar de eso pues ayúdame a partirle la cara’”. (Elena, 26 años)

4.3.5 La masculinidad y la bici

Los carriles bici, las calles compartidas, el deambular en bicicleta, los cuerpos mirándose, las bicis frenando a la vez, ordenándose instintivamente en el espacio, crean lugares donde las y los ciclistas se relacionan diferente. Tal y como señala Urry (2007) sobre el caminar, también en ir en bicicleta se dan interacciones propias donde los significados son únicos. Una masa ciclista genera momentos de relacionarse en la ciudad y con las otras bicicletas (Lorenzi y Acero, 2016) que forma parte de la condición social del espacio urbano (Jacobs, 1973).

La manera en la que ocupamos y nos movemos en el espacio, también en bicicleta, está mediada por las relaciones de género, así como también de etnia, clase y sexualidad (Heim LaFrombois, 2019). En estos movimientos son importantes las percepciones de cómo se distribuyen el resto de bicicletas en el espacio, cómo se usa el mismo y como nos relacionamos, en tanto que “el género se refiere a las diferencias percibidas entre mujeres y hombres y al poder desigual de las relaciones basándose en esas diferencias percibidas” (van der Kloof, 2015, p. 80)

Algunas entrevistadas perciben en los hombres mayor capacidad de transgredir normas y moverse más libremente por el espacio cuando van en bicicleta. Han descrito cómo ellas mantienen más dudas o intentan ser más correctas y se sorprenden aprendiendo nuevas formas imitando a hombres que suelen ser más arriesgados. Esto no es únicamente por el nivel de experiencia. Tanto Claudia como Sandra llevan unos diez años yendo en bici y aun así afirman que en ocasiones, han aprendido a moverse por el espacio tras imitar a un hombre que ha hecho algo que ellas no concebían hacer.

“Yo estando ahí la primera vez [en una rotonda], di toda la vuelta y esa misma vez vi a un hombre que se metía por dentro y lo hizo como... bueno, no sé si a mí se me hubiera ocurrido, y a eso me refiero con que conducen diferente, es como que no me siento con la misma libertad en la calle”. (Claudia, 30 años)

“Y creo que hay muchas veces, o como soy consciente de que estoy rompiendo con algo y sé que estoy haciendo algo que he visto hacer, y se lo he visto hacer a tíos”. (Sandra, 39 años)

En la relación con conductas de riesgo y con la velocidad, se perciben diferencias de género. A los ojos de ellas, los hombres suelen tentar más a los infortunios con conductas más invasivas o agresivas. Hay una percepción en las diferencias entre una manera de llevar la bicicleta que responde a la idea de masculinidad más hegemónica.

“Y sí que me he encontrado muchos tíos que... Pero y salirse del carril bici y pasarte por las cosas estas [los separadores]... ¿sabes? Eso no se lo he visto hacer yo a tías”. (Sandra, 39 años)

“Son mucho más agresivos, les gusta más la velocidad... A ver habrá algunas mujeres también, pero por lo general la mujer es más respetuosa, más precavida... los hombres van a saco”. (Mariona, 40 años)

En los carriles bici, al ser espacios limitados, si se desea aumentar la velocidad hay que adelantar. La sensación de túnel puede constreñir la sensación de libertad inherente a la bicicleta en tanto que la velocidad de la gente con la que compartes el carril puede afectar a tu velocidad. La tolerancia a esta sensación parece ser diferente, y en general existe la percepción de que son los hombres los que no se pueden resistir a adelantar.

“A veces vas en bici y es como que tienes un tío al lado que te quiere adelantar, como que necesita adelantarte. Passeig de Sant Joan es el típico sitio donde te adelantan tíos hiperventilados y es como... ‘peña que estamos yendo de bajada, o sea que si fuera una subida y es a tope pues vale, yo no puedo, pero en bajada vamos todos a la misma velocidad’”. (Laia, 26 años)

“Es que por ciudad es una pérdida de tiempo ponerse a correr porque te pilla el semáforo igualmente, entonces yo ya paso.. (...) Gastan más energía intentando correr, porque tienes que parar, volver a iniciar la marcha, te cansa mucho más y es super ineficiente”. (Martina, 28 años)

“Yo con mi novio veo que sí que hay veces que yo creo que los tíos pegan más acelerón, y luego paran y frenan, y nosotras vamos más regulares. Y en algún sentido pienso ‘bueno ya llegare’ ¿no? [ríe] Pero sí, hay una conducción más agresiva”. (Elisabeth, 37 años)

El análisis de las propias ciclistas es que estos comportamientos se dan por la asunción generalizada de que las mujeres corren menos. La frustración es que en la práctica

observan que no es verdad, y aun así estos siguen adelantando. Los prejuicios en el mundo de la conducción del coche se han evidenciado más y socialmente los tópicos de que las mujeres no saben aparcar, o que no saben conducir, son más discutidos. Con la bicicleta estos tópicos no están tan visibilizados, pero las analogías del prejuicio son inevitables.

“Es que hay dos maneras de conducir y moverse y ver el mundo. Yo lo siento, pienso que somos diferentes, pero me hace gracia. Por trabajo llevo coche y es lo que hay, los ves y yo me río: ‘mira ese ya se ha picao’ [ríe] y ya está. Vaya y que a veces te puede pasar con una tía. Pero es que lo veo: me paro en un semáforo y es que digo ‘a ver qué hacen los tíos a los que he adelantado’ y evidentemente se me ponen delante”. (Aina, 48 años)

“Un día iba por Passeig de Sant Joan. Parada en un semáforo me adelanta un chico. Y yo, venga, ya estamos. Avanzamos y el tío ¡iba como una tortuga!. Digo bueno pues le adelanto. Al siguiente semáforo llega al cabo de media hora llega y me vuelve a avanzar, y ya es como... ¡otra vez! pues así tres o cuatro veces. Y al final le pregunté: ‘¿por qué me adelantas cada vez que llegamos a un semáforo? Si están hechos para que te tengas que parar y tú vas más lento y yo los quiero avanzar y te pones delante, a ver, si vas a ir más rápido sí, pero si no, no me hagas perder los semáforos’ Y el chico ‘ah, pues no sé, no me había fijado. Y me enfadé un poco y le dije que se fijara si eso lo hacía con las tías o con los tíos también. Y me vino de mal rollo de ‘es que sois unas exageradas porque siempre pensáis que todo lo hacemos porque sois tías’. A mí estas cosas me molestan y sí que soy un poco saltona”. (Marina, 33 años)

La percepción de las diferencias no se limita al movimiento, sino también a la ocupación del espacio. Adelantar cuenta, pero también cuenta salir los primeros, por eso es importante ocupar las primeras líneas de salida ante el semáforo en rojo. Sin embargo, conforme las experiencias se repiten una y otra vez, las mujeres también van legitimando su opinión sobre sus observaciones y en tanto que la bicicleta permite la conversación, hay quienes han decidido compartirle sus razonamientos a los implicados y como ya hemos visto, no siempre con los mejores resultados. Pero, además, parece que querer ocupar estos espacios y reproducir estos comportamientos puede ser castigados por lo que se sienten cuestionados.

“Con la eléctrica es que vas mucho más rápido, y a veces por ahí sí que he intentado en ese momento, en ese sitio y yo sí que me he puesto como un poco más adelante, y algún comentario rollo "mira ya va la lista" o "tú no puedes hacer eso" y estos comentarios de hombres sí, de mujeres, no”. (Elena, 26 años)

Según las entrevistas analizadas, se observa que las mujeres que menos diferencias perciben en las prácticas de los hombres son las que se posicionan en los extremos de la relación con el riesgo. Es decir, las más miedosas y las que se consideran más cautas no ven diferencias en tanto que también observan a las mujeres ir rápidas, y las más arriesgadas no observan diferencias en tanto que ellas ya se ubican a sí mismas en la competencia y la velocidad. Es el rango intermedio el que capta mayores diferencias. Por otro lado, hay mujeres con mucha experiencia que afirman no querer poner el centro en las diferencias de género por no querer perpetuar la idea de que existen conductas “más débiles” por parte de las mujeres en las prácticas ciclistas. Esta mirada puede ser una estrategia para superar la opresión o un reto a la concepción tradicional de la feminidad.

“Supongo que, por el hecho de no sentirme discriminada por ello, no pongo el ojo en ello, o no quiero. Es como mi lucha. Mi forma de luchar es esa. Que los chicos conducen con más velocidad ¿no? y es como... pues seguro, no es que no lo quiera reconocer, es que no me he parado a mirarlo desde ahí, o no he querido, o soy yo también la que está queriendo correr, o no me he dado cuenta de que eran chicos, y claro pues sí, pues puede ser normal que los chicos quieran correr más porque son los que más tiempo llevan con la bici, o no...”. (Lidia, 41 años)

Por supuesto que la agresividad no es monopolio exclusivo de los hombres. Es así como algunas entrevistadas, que no se identifican con los modelos hegemónicos de la feminidad, retan al binarismo de los roles desde la bicicleta.

“Si no tuviéramos nada de agresividad estaríamos perpetuando el modelo de mujer débil sumisa y no. Yo tengo mi agresividad y no por sacarla cuando estoy encima de la bicicleta voy a pensar que la llevo como un hombre. La llevo como la llevo y también tengo momentos que estoy más agresiva y momentos que estoy menos. podría darse que tengo un poco más de prisa o que hay mucho tráfico, porque a veces estoy como medio agobia... y entonces si no me hago hueco no me dejan pasar,

entonces es casi obligado que tengas que sacar un poco la agresividad. pero en ningún momento pienso estas actuando como un hombre”. (Laura, 43 años)

El machi-bici

Estas formas más tradicionales de expresar la masculinidad en los espacios urbanos, culmina con la figura de lo que una entrevistada ha bautizado como *machi-bici*.

“Cuando veo a alguien haciendo algo especialmente de ciclista idiota, como ir haciendo slalom entre peatones y así, normalmente es un hombre. no sé si es cuestión de probabilidad, o es que son más cafres. Es que han pasado de ser los machimotos y ahora son los machibicis”. (Alba, 44 años)

Las formas de espacializar las prácticas de género masculinas más hegemónicas tienen que ver con la apropiación y ocupación espacial a costa de otras presencias. Manifiesta una sensación de propiedad sobre la calle, invasión de los espacios, comodidad con ser el centro de atención o conductas de riesgo que ponen en peligro a otras personas.

“Hay como un prototipo de... joven, que además incluso por el tipo de bicicleta que llevan, son de libro. Pero es que a estos les das una moto y son los que van con la moto de ‘rannn rannn rannn’. Le pones una bici y es eso, y si le pones un coche pues serán lo mismo. Es que es un perfil.” (Aina, 48 años)

“Hay mucho personaje en bici hoy en día. Sí, muchos tipos de bici muy estrambóticas. Se ahora me viene la imagen de un tío que vi una vez con unas ruedas super gordas, e iba del rollo ‘corro un montón’ y era ‘no puedes correr un montón por mucho que quieras porque con ese bicho no puedes correr mucho entonces déjame pasar por favor’”. (Míriam, 32 años)

En esta percepción de las diferencias también entra la tipología de bicicletas. El tipo de bicicleta se relaciona con determinadas formas de masculinidad. La competencia y los roles de poder, por ejemplo, se pueden ver en que alguien con una bicicleta de menor calidad que la tuya no te pueda adelantar, estableciéndose una jerarquía. En esta jerarquía, alguien con una bicicleta del Bicing, queda en el último escalón.

“Amigos ciclistas me lo dicen ‘es que me he picao con uno porque llevaba una bici de mierda y me ha adelantado’” (Alba, 44 años)

“Es que ¡es tan clásico! te ven y se te ponen delante, y a los 5 metros los estás adelantando. (...) Me parece una falta de respeto. yo cuando veo a un tío, o bueno, si veo a un tío con Bicing, no. Pero cuando veo a un tío que lleva un buen bicho digo eeeeh a ver, déjalo pasar, qué necesidad tengo yo de esto”. (Míriam, 32 años)

4.3.6 El cuerpo en la ciudad

Los ritmos, la vulnerabilidad y la relación energética con la bicicleta, dan forma a la experiencia ciclista (Aldred y Jungnickel, 2012; Dávila, 2013; Spinney, 2010; Vivanco, 2013) que, por supuesto, está atravesada por la experiencia corporal. Incluir esta experiencia corporal en los nuevos estudios sobre el ciclismo urbano y el género es básico y necesario (Ravensbergen et al., 2019). En este sentido y siguiendo la línea abierta por algunos estudios (Abord de Chatillon, 2021; Kohler et al., 2021; Ravensbergen et al., 2019), la teoría de Young (2005) marca la línea a seguir: si se nos enseña a estar y a movernos de manera restringida, encarnizando opresiones patriarcales en nuestros cuerpos, enfrentarnos al tráfico motorizado puede suponer un reto (Ravensbergen et al., 2019).

Por otro lado, la bicicleta se entiende como una extensión del propio cuerpo y esta combinación interactúa en el espacio. A través de los cuerpos, el ir en bicicleta se convierte en una experiencia sensorial (Jungnickel y Aldred, 2014). La experiencia corporal en el espacio, que es directa y no ofrece las barreras físicas que puede ofrecer el coche, hace que percibas el entorno y al resto de personas de una manera directa y particular.

“Los trayectos que hago son de gente que va en bici habitual y hay cierta complicidad. Incluso cuando bajas por paseo de gracia, que es un berenjenal; y muchas veces hay alguien en bici y casi se le tira un guiri haciendo un selfi, y después a la siguiente nos paramos a comentar, yo sí que noto eso... en desplazamientos y de ir y volver del curro y tal, hay como cierta complicidad”. (Rosa, 42 años)

“Ya hace años que hago la misma ruta por el carril bici, y hay un padre con dos niños que primero llevaba al pequeño en la sillita, y el grande iba con una bicicleta; y después el pequeño ya se ha hecho grande y van los tres. Ha sido muy bonito porque los he visto crecer. Me ha hecho mucha ilusión. No me conocen de nada

pero me ha hecho gracia porque a lo largo de los años les he visto hasta cambiar de bicicleta. Ahora la llevan más grande”. (Maribel, 58 años)

Pero la bicicleta no incide solo en la manera en la que percibes el entorno. También incide en cómo eres percibida. Según Sánchez (2016, p. 132) “en su calidad de objeto corporeizado, la bicicleta ejerce como ‘pedestal’ para las miradas, por su relativa rareza como medio de transporte y por su contraposición al hermetismo de vehículos-cápsula”.

“Es como... el centro de atención. Si vas andando, eres una de muchas. Si tú eres la única en bici por la calle, te están mirando. A ver, no siempre de mala manera. A lo mejor piensan... ‘qué tía tan valiente’ o... ‘joder, buena bici’”. (Diana, 42 años)

“La bici te da como una luz, un foco. Si tú ya brillas por lo que sea, pues ya tienes el focazo. Y eso le da la licencia a la gente, que no la tiene, de decirte según qué”. (Míriam, 32 años)

En bici se pone el cuerpo, prácticamente sin protección frente a la ciudad, lo que te convierte en un ser vulnerable, especialmente ante los vehículos motorizados. Pero también te expone a la contaminación, al clima y a las miradas de los otros.

“Yo iba por el carril bici, y venía el taxista, que cuando llegó a mi altura bajó la velocidad y se puso a mirarme... a mí, en plan, el cuerpo, mi cuerpo”. (Elena, 26 años)

“Ir en bici es una decisión que cuesta un esfuerzo. A mí me cuesta llegar al Trabajo sudada, pensar que la ropa del trayecto tiene que ser diferente de la que llevo en la oficina, porque evidentemente no es lo mismo hacer deporte que ir a trabajar. Hay un esfuerzo detrás de eso. También estoy exponiendo mis pulmones haciendo deporte en una Ciudad contaminada como es Barcelona”. (Laia, 26 años).

Figura 18: Relación de los cuerpos entre carriles bici y calzada



Fuente: Archivo propio

No tener barreras que te protejan más allá de tu cuerpo también supone que te expones a diferentes condiciones meteorológicas. Algunas entrevistadas confirman que existen estrategias para salvaguardarnos de las condiciones climatológicas más adversas, sin embargo, parece que estas prácticas de protección o los complementos necesarios que se necesitan utilizar no están tan extendidos como en otros países con una cultura de la bicicleta más consolidada. Utilizar otros medios de transporte no es sinónimo de, por ejemplo, llegar seca al trabajo.

“El otro día que era pleno temporal, llegué con la bici y los profesores flipando, me dicen ‘no puedo creer que hayas venido en la bici’. Y yo ‘bueno, estoy super seca, no me he mojado nada, y vosotros venís todos mojaos’. Si es que la gente me dice ‘¿cómo no te mojas?’ Pues porque me pongo protección”. (Martina, 28 años)

Otros modos de transporte como la moto, aun con la misma exposición corporal, te protegen de las miradas a través de la mayor velocidad. El coche, en este sentido, es el que más resguardada te hace sentir. A mayor exposición corporal, también hay mayor

sentimiento de vulnerabilidad. Por otro lado, estar muy conectada con la ciudad te hace que respires los ritmos y la agresividad del tráfico motorizado ya que no te puedes evadir de lo que pasa a tu alrededor.

“A no ser que vayas en moto, que si vas en moto pues corres más... o en coche que estás como... resguardada. Pero es que ¿me compro una moto para ir más segura porque soy mujer? ¿Y si estoy en contra de que la gente vaya en moto y en coche qué?”. (Elena, 26 años)

“La bicicleta me ha servido para descargar mucha rabia, pero a la vez también con los comportamientos, como que suma un poco la que descargo, porque veo comportamientos que no me molan un carajo. Y algún día me saldrá un escupitajo, aquello de que te adelantan a súper pegaos, y a los motoristas dan ganas de hacerles así. Porque es que te pasan muy al lado”. (Sandra, 39 años)

Tener el cuerpo tan expuesto hace que la posición que adquieres, la postura cuando vas en bicicleta, te haga sentirse más expuesta a la sexualización. Esto suele pasar con las bicis altas o en las calles con pendientes.

“Vas mucho más al descubierto. Por ejemplo, a veces he temido que me sexualizasen cuando voy en bici por la posición que coges. Me da mucho palo, como que voy con mayas o algo, que marca mi cuerpo... y me he sentido muchas veces muy observada por la postura”. (Anna, 18 años)

“Si voy de pie en una subida, siempre hay el típico... hombres que van más rápido que yo y les adelanto por lo que sea y ya se mantienen todo el rato detrás, y sin adelantarme, y es como... si estabas yendo más rápido que yo todo el rato, y ahora te he adelantado y ya que yo voy de pie, voy en falda y el hombre está detrás... que yo que sé... igual quiere ir tranquilo a mi ritmo, no lo sé, no quiero mal pensar tampoco”. (Elena, 26 años)

Sin embargo, la postura, aunque más expuesta, te puede hacer sentir más poder. En el taller de Las Palometas o en salidas de la Massa Crítica lo hemos conversado: al comenzar a ir en bici, muchas chicas no quieren una bicicleta alta porque les da inseguridad. Pero las compañeras del taller o de la Massa afirman que les encanta la postura de ir echadas ligeramente hacia adelante en una bicicleta alta: “te hace ir muy empoderada”.

“Y luego incluso la posición! como tú te pones en tu bici, al menos yo tengo una bici que estoy un poco erguida y esto es muy como ‘eh, aquí estoy yo’ ¿no? son diferentes de las *Fixies* o las *Mountain Bikes*. Pero las mujeres no vamos con este tipo de bicis”. (Rosa, 42 años)

Además, de la misma manera que a veces ser el centro de atención puede ocasionar incomodidad por la mirada sexualizada, en otras ocasiones ser vista es garantía y estrategia de seguridad vial. Ser vista no es siempre un malestar.

“Los momentos en los que me he podido sentir más observada es cuando yo me pongo delante de todo para que me vean, pero lo hago expresamente por una cuestión de seguridad, de que no me atropellen al arrancar. Sí que me he sentido muy observada en momentos así pero creo que está bien que te miren y que te tengan presente, que eres una ciclista”. (Marina, 33 años)

Habilidades corporales

Desde una perspectiva de género, la inseguridad con el propio cuerpo y el miedo a no poder llevar a cabo determinada tarea física (Young, 2005) puede tener repercusiones a la hora de aprender a montar en bicicleta, y por tanto, de moverse por la ciudad.

“No me siento ágil con la bici, en la desprotección que tengo de sentir que... Bueno, de hecho, para que te hagas una idea, a mí con mucha práctica, me llego a atrever, pero yo si voy con la bici no despego las manos del manillar. Me cuesta mucho indicar para cambiarme... ¿no? el sentido de equilibrio y tal. sí que cuanto más lo usaba, empezaba a tener seguridad”. (Isabel, 35 años)

La bicicleta no deja de ser un elemento que depende de las habilidades corporales y mentales de la persona que la lleva. El cansancio mental o físico puede influir en la práctica ciclista. Etapas donde la actividad física sea muy intensa pueden provocar que se abandone la bicicleta. Las personas precarias con trabajos muy físicos son las que sufrirían las consecuencias (Jordi, 2016).

“He tenido días de plan de ¿qué me pasa hoy? Hubo un día que salí viva de milagro. No había nada especial ese día, pero casi me atropella un autobús, casi atropello yo a alguien... Todo en el mismo puto recorrido nen. Otro coche que

también casi me atropella porque no vi bien un semáforo y dije ‘pero qué paaaasa’”. (Sandra, 39 años)

“Últimamente me he llenado mucho de actividades y voy muy a tope. Además estoy haciendo más formación física y artística en diferentes lugares, y voy arriba y abajo. Hay un punto de: a ver, si sales aquí, te pillas la bici, te cruzas media Barcelona, te pones a bailar hora y media, te vuelves, te vas pa’ ahí, lo mismo lo puedes hacer un mes y después revientas. Y bueno salió lo de las motos que tienen el punto este que las dejas ahí y te olvidas”. (Míriam, 32 años)

“Ahora sí voy en bicicleta. Tuve una época muy complicada que no, que estaba muy mal yo conmigo misma y, de hecho, hasta en bicicleta empecé a sentir muchísima inseguridad”. (Valeria, 40 años)

Por otro lado, la utilización de la bicicleta también tiene repercusiones positivas sobre el cuerpo en términos de salud y supone una inyección de actividad de la que una sociedad sedentaria carece. El bienestar corporal también afecta al bienestar emocional.

“Yo creo que empoderarse pasa mucho por cómo te relacionas con tu cuerpo y... como que responde tu cuerpo a lo que le estás pidiendo que haga. Y en la bici no es violento. No es una cosa del rollo me voy a poner tope de cachas”. (Rosa, 42 años)

“Ahora hace poco que la retomé y como había empezado unos meses antes a hacer yoga... Noté la diferencia también ¿eh?. algunos subiditas que... antes De hacer yoga. Tenía los pulmones en la mano. Ahora las podía haber bien”. (Valeria, 40 años)

Sin embargo, los cuerpos enfermos o fuera de la norma, pueden vivir en los márgenes (Moss y Dyck, 1996). Según Sánchez (2016, p. 143), “la bicicleta presenta exclusiones que tienen un alto grado de corporeización, relativas a la destreza técnica, a la asunción del riesgo, a las capacidades físicas, a la situación en términos de salud, entre otras” (Jordi, 2016, p. 143). Las infraestructuras ciclistas de Barcelona no incorporan una perspectiva que recoja otras necesidades (Col·lectiu Punt 6 y Anaya, 2021).

Las mujeres que menstrúan

Encontré a Laia porque andaba por redes sociales reclamando que existiera la *T-Ciclista* (haciendo referencia al nombre de otras tarjetas de movilidad de Barcelona). Laia es usuaria diaria de la bicicleta, pero ese día se despertó con un dolor de regla irremediable. Como no se veía con fuerzas para subirse a la bicicleta se vio obligada a coger el autobús. Laia piensa que las personas que van en bicicleta en Barcelona están realizando un cuidado colectivo de la ciudad y que deberían de existir maneras de premiar ese comportamiento ofreciendo alternativas gratuitas cuando, en días puntuales y por motivos externos a tu propia decisión, no puedas ir en bicicleta. En este caso, si Laia hubiera tenido su T-Ciclista, no hubiera tenido que pagar un billete de autobús para ir al trabajo el día en que la regla le impide hacer esfuerzos físicos.

Sin embargo, otras entrevistadas se han referido a la bicicleta como un alivio en los días de regla y consideran que el ejercicio moderado que les aporta la bicicleta les es beneficioso. Hay algunas entrevistadas que manifiestan incluso que en los días en los que sienten dolores de la menstruación, ir en bicicleta les alivia más que caminando. Comparan el ir en bicicleta con deportes como el yoga.

“A mí me sienta bien ir en bici con la regla. Tú piensa que cuando tienes la regla es bueno hacer ejercicio. Ayuda para el dolor y para los síntomas un poco de bajón y tal... y eso que a mí me viene muchísima, he llegado a manchar la bici de regla [ríe]”. (Sandra, 39 años)

“A mí me da más palo caminar que ir en bici si tengo una regla muy molesta. de hecho pienso ‘si pedalear me va a ir bien’ es como ir a yoga. (...) Hay días que me va a venir la regla y me duele todo, los riñones tal, pero es que justamente moverte lo mejora. aunque sea por un rato después. y luego te vuelve a molestar, pero es que es mejor que un paracetamol”. (Maite, 48 años)

Otras entrevistadas tienen problemas con los métodos menstruales más modernos (y a la vez más ecológicos) como pueden ser las compresas de tela o las copas menstruales. Los consideran incompatibles con el movimiento que genera el pedaleo porque o bien son incómodos o les dan poca seguridad.

“Si utilizas compresas de tela es muy incómodo andar en bici. De hecho es casi imposible, el clac clac clac de la compresa se te clava”. (Laia, 26 años)

“Prefiero no montar en bici con la regla. Me siento muy insegura, porque ahora llevo más la copa menstrual y me da la sensación de que cuando estoy pedaleando como que se me va a descolocar y me voy a manchar. Esto me viene de que una vez lo intenté, la primera vez, y de seguida se me descolocó. Tuve que aparcar la bici y volverme a mi casa corriendo para ponérmela bien [risa]. Así que yo con la copa prefiero evitarlo”. (Paula, 32 años)

La ropa como segunda piel

El biopoder foucaultiano y la disciplina de los cuerpos han inspirado el estudio feminista del cuerpo en la ciudad (Koskela, 1997; McDowell, 2000; Rodó-de-Zárate, 2018). Existe un mecanismo de control, autoimpuesto, que viene condicionado por la constante mirada masculina heterosexual que regula los cuerpos (Rodó-de-Zárate, 2018) De manera paralela, no es raro que las personas que van en bici sean juzgadas por la manera en que visten (Aldred y Jungnickel, 2012). El cuerpo femenino al descubierto parece ser el centro de atención y las miradas dependen del tipo de ropa que lleves, siendo las faldas las favoritas de la mirada patriarcal.

“Yo casi siempre voy con falda, que me miren entre las piernas cuando voy en bici es una constante... ¿no? En plan a ver si se me ve algo. Sorprendente”. (Elisabeth, 37 años)

“Yo voy tal cual estoy vestida, y sí que te miran. ¡O a veces se agachan! Y es como ¿qué se te perdió? Si no hay nada que ver. Es muy desagradable. O al montarte y bajarte de la bici y es como ¿me están mirando? [ríe]”. (Claudia, 30 años)

“Yo tengo un colega que sí que va con bici y a veces lleva falda y le da totalmente igual que se le vean los gayumbos [ríe] y yo como... ‘¿no te incomoda que se te vean los gayumbos?’ [ríe] y es como: ‘qué va, yo qué sé’. Qué fuerte”. (Anna, 18 años)

En ocasiones son ellas las que acaban autorregulando su comportamiento, su vestimenta, para pasar desapercibidas ante esta forma de violencia. Es un intento de resistir esa mirada masculina (Koskela, 1997).

“Yo me he quitado faldas porque he dicho... igual es demasiado corta. A veces es que te sientes muy incómoda cuando vas con falda o algo, por si se te ve algo, o con un vestido por si se te levanta... o sea, he ido en bici en vestido y al final es como que... mira si tengo que hacer un trayecto corto o así, vale, pero...” (Anna, 18 años)

En algunas ocasiones en las que no tienen opciones de cambiarse de ropa porque llevan falda, hay entrevistadas que han elegido la estrategia de no ir en bicicleta y optar por otro tipo de transporte para ahorrarse la incomodidad de sentirse observadas.

“El sábado estaba con una amiga en el centro y le dije creo que voy a ir en bus porque me da pereza volver con la bici a casa porque voy en falda (...) hay muchas veces que lo pienso, digo hostia qué pereza porque ahora voy así vestida y he de coger la bici para moverme, y fiiiijo que me dicen algo”. (Elena, 26 años)

Esta coacción sutil que te hace elegir otro modo de transporte por el miedo al posible castigo en forma de comentario sexualizado, es una limitación del derecho a la ciudad (Rodó-de-Zárate, 2018). Pero también existe una resistencia cuando se decide premeditadamente no cambiarse de ropa cuando le vienen esos pensamientos consiguiendo así tomar la posesión del espacio reivindicando un estilo determinado (Koskela, 1997).

“A ver, lo de ‘seguro que me van a mirar’ eso sí, pero es como: que se jodan. Tú tienes que ir como quieras y ya está. es como que me dura 30 segundos y me voy, y es como ¿qué le importa? estoy pasando por aquí?”. (Liliana, 33 años)

“Voy rápido en la bici y me siento igual empoderada porque voy con mi bici. Entonces pues este punto de que todo se me vea... pues me da igual. Por otra parte, porque también me lo tomo como una lucha, del palo... ¡pues que se me vea todo! ¡y te lo tragas que se me vea todo! y el problema lo tienes tú porque me estás sexualizando ¿sabes?”. (Clara, 19 años)

Los espacios formales

Cuando el destino final del trayecto en bicicleta es un espacio formal o que puede tener más normas de vestimenta, los códigos cambian. Ante la demanda de que el cuerpo se presente como algo controlado y profesional (Longhurst, 2001), las estrategias pueden

varían para conciliar las exigencias sociales con la necesidad de comodidad para desplazarse en bicicleta. La menor permisividad en el trabajo, puede condicionar la decisión de ir en bicicleta o no (Law, 1999). Por otro lado, la mayoría de los lugares de trabajo no tienen las instalaciones apropiadas para poder garantizar zonas de aseo o de cambio de vestimenta.

Algunos estudios (Mosquera et al., 2012) han señalado que seguir manteniendo el ideal hegemónico de feminidad puede suponer una barrera para montar en bicicleta. De las entrevistadas de esta tesis, todas familiarizadas con la bicicleta en mayor o menor medida, no han mostrado que esto pueda ser un problema. Cuando lo ha sido, han generado estrategias para solucionarlo, como cargar la ropa que han considerado dentro del bolso, o ponerse unos tacones si ha hecho falta.

“Si por trabajo tengo que ir de determinada forma y no se ajusta para ir con la bici, pues me lo llevo y después me cambio. Pero intento que no, porque no me gustan los formalismos. Tampoco tengo problema con ir en tacones con la bici. Pero bueno, en verano llevaba unos taconazos, que te hacen que seas más alta y pensé me los dejo en el trabajo y voy con las bambas y allí me las cambio”. (Maribel, 58 años)

Los artilugios pasan factura

El movimiento corporal que requiere ir en bicicleta también provoca un desgaste en la ropa que otros modos de transporte no provocan. A la vez, los engranajes pueden provocar accidentes si la ropa es demasiado holgada.

“Muchos días utilizo medias y digo qué putada que cuando me suba a la bici si se me rompen. Si fuera en metro eso no se me pasaría por la cabeza. O los pantalones anchos. Es que por mucho que tengo unos ganchos de estos de apretártelos en el tobillo, me angustia romper la ropa”. (Laia, 26 años)

“Una vez que me compré una falda larga, estupenda y vaporosa y no me acordé del efecto falda y bici vaporosa... a los 10 metros había jodido la falda [ríe] se me había metido entre los frenos [ríe] o sea que prefiero llevar falda corta y más estrecha, que si se me sube pues se me sube y ya está”. (Alba, 44 años)

Para una de las entrevistadas, el convertirse en ciclista también ha acabado modificando su manera de vestir al punto que hace el filtro inconscientemente cuando va a comprarse ropa. Sus gustos y sus necesidades se han adaptado a lo que después le iría bien cuando montara en bicicleta.

“Ya tengo demasiados años yendo en bici y entonces mi vestuario, sin yo quererlo, está ya condicionado. Ya no me gusta según qué ropa porque inconscientemente sé que no me la voy a poner en bici. Pero yo voy en bici con cualquier cosa, no sé. Excepto eso, falda o si tengo un pantalón que me gusta mucho prefiero no usarlo porque se me va a gastar o romper”. (Gabriela, 42 años)

Por otro lado, la ropa es la segunda piel. Si esa segunda piel no nos protege, en caso de accidente es peligroso. Por tanto, la ropa no solo cumple una función estética, sino que en la bicicleta también cumple la función protectora. En el ciclismo urbano, recurrir a ropa casual sin protecciones específicas aumenta el riesgo de sufrir heridas si hay una caída.

“A veces afecta por seguridad, porque el accidente que me ha hecho más mal es porque estaba en falda y sandalias, entonces el pie tiene una cicatriz, la rodilla... porque estaba todo desprotegido”. (Liliana, 33 años)

Mujeres embarazadas

Durante el embarazo las mujeres pueden ver alterados sus comportamientos espaciales llegando a vivir limitaciones; también pueden verse expulsadas inconscientemente de algunos espacios por situaciones en las que ya no se sienten cómodas (Longhurst, 1998).

Con el embarazo, los cambios corporales y las sensaciones, así como los miedos, pueden alterar nuestras rutinas en bicicleta. La confianza de las entrevistadas ha recaído, en primer lugar, sobre los/as profesionales de la sanidad. Las opiniones de los/as mismas, son diversas. Hay entrevistadas que no han escuchado los consejos de no ir en bicicleta y han seguido con su rutina ciclista inalterada. En estos casos, poder compartir experiencias con allegadas ha sido la clave de la decisión. Según Bennett (2017), montar en bicicleta puede ayudar fisiológicamente a lidiar con las náuseas y algunas molestias, pero los factores que más influyen para decidir seguir con la práctica son la morfología de la bicicleta o el apoyo social.

“Lo del médico es muy curioso, porque tengo un médico que me deja hacer todo, y busqué información sobre él porque quería saber de qué rollo era y estaba su ficha ¡y me salió que era ciclista! Y dije ‘claro por eso no me dice nada, ¡¡por eso le parece bien!!’ [ríe]”. (Elisabeth, 37 años)

“Mi ginecólogo lo primero que me dijo fue ‘no te subas ya a la bici que te conozco’. Pero yo creo que pregunté, o me informé de las experiencias que... bueno, de la red que tienes alrededor, que en mi entorno es que estar embarazada e ir en bici, ¡no era raro!”. (Maite, 48 años)

Maite (48 años) considera que si no hay molestias físicas, el entorno es básico para decantarse por seguir yendo en bicicleta durante el embarazo, especialmente cuando los médicos/as no dan su aprobación.

“Mi excompañera de trabajo se quedó embarazada y dejó de coger la bici ‘es que si me caigo...’ Lo que pasa es que tampoco tiene un entorno en el que la gente se mueva en bicicleta, entonces era una herramienta que en un momento concreto que le servía para enlazar... Y fue ‘me ha dicho el médico que es un riesgo y ya está’. no buscó información más allá para ver verdaderamente...”. (Maite, 48 años)

A veces la decisión no es racional y simplemente los cambios corporales te impiden llevar a cabo, no solo el montar en bici, sino otras actividades físicas cotidianas. Tu cuerpo marca nuevos ritmos de lo que puedes y no puedes hacer y esto está por encima de tu deseo. En algunos casos, se percibe un aumento de los miedos en general y más inseguridad con el entorno físico. También hay entrevistadas que se han vuelto más sensibles a la contaminación. En ocasiones se señala el malestar general y en otras ocasiones la alteración del equilibrio.

“No fue algo de ‘vale, ahora dejo la bicicleta’. Me empecé a encontrar mal. Desde el inicio del embarazo muy mareada, con náuseas, vómitos, durante el día y la noche, tenía mucho sueño todo el tiempo, pero sobre todo los mareos. Tenía como vértigo caminando, era para mí impensable montarme en una bicicleta. Con mis pies no me sentía segura arriba de una bicicleta...”. (Valeria, 40 años)

“En aquel momento me pareció lógico [dejar de ir en bici] porque cuando estás embarazada tu centro de gravedad está un poco alterado [ríe] porque tienes peso

y sí que tienes tendencia a irte hacia adelante. Según qué, tus movimientos son más torpes”. (Rosa, 42 años)

Maite (48 años) y Elisabeth (37 años) no dejaron de montar en bicicleta porque priorizaron los beneficios del ejercicio físico que les suponía, pero sí aumentaron las precauciones, por ejemplo, disminuyendo la velocidad o siendo más rigurosas con las señales de tráfico. Aun así, advierten que no es específico de la bicicleta, sino que es una dinámica general en la manera de moverte.

“Las precauciones que tienes que tener estando embarazada ¿no? Tienes cuidado, corres menos, vas con más ojos, que te sale instintivamente. Los beneficios que tiene para tu embarazo que vayas en bici están por encima del riesgo de que un día tengas un accidente”. (Maite, 48 años)

“Puede ser que haya habido momentos, que por ejemplo te saltabas un semáforo, o apurabas un poco, igual ahora no lo hago, pero... no, me salía natural, no lo vivía desde el miedo”. (Elisabeth, 37 años)

El aumento de las precauciones puede venir acompañado de nuevas estrategias espaciales de recorridos por la ciudad. Los ritmos acelerados que se imponen en los carriles bici que te hacen aumentar el estrés y los humos de las zonas con mucho tráfico motorizado pueden ser vistos como zonas poco aptas en esta etapa vital. Desplazamientos con características que antes se toleraban, pasan a ser vetados.

“Cuando quedé embarazada la oficina estaba en pleno Eixample. Diputació es una calle que tiene muchísimos coches y muchísima velocidad, no me sentía muy responsable yendo por ahí ¡porque estás embarazada! y necesitas tener una vida saludable, y aunque ir en bici es muy saludable, no me lo parecía tragar tanto humo, tener estrés o tener que ir más rápido de lo que mi cuerpo podía. Entonces cambié la ruta a una más larga, pero que pasaba por Ciutat Vella, calles peatonales, y l'Eixample lo hacía lo mínimo posible”. (Gabriela, 42 años)

A nivel corporal, en los primeros meses de embarazo no hay grandes cambios. Sin embargo, conforme pasan los meses la barriga y el cansancio comienzan a hacerse notar. Una estrategia para alargar los meses en los que se sigue utilizando la bicicleta consiste en abandonar las distancias más largas o las zonas desconocidas. Si las distancias son

cortas o se conocen carriles bici tranquilos (incluso por el propio barrio), se alarga el uso en el tiempo.

Por otro lado, cuando se mantiene la práctica y corporalmente la barriga ya no se puede esconder, el juicio social aparece para recordarte que no eres una buena madre cuestionándote tu elección (Green, Hebron y Woodward, 1987).

De todas las entrevistadas, la experiencia que dilató más el uso de la bicicleta en el tiempo durante el embarazo fue Diana. Diana es una migrada de Países Bajos que llegó a Barcelona hace quince años y vive pegada a la bicicleta. No ve ningún riesgo en el ciclismo urbano más allá del riesgo implícito de vivir en una ciudad. A pesar de que su doctora le recomendó no ir en bicicleta durante el embarazo lo hizo hasta el final, literalmente.

“Fui al hospital para dar a luz en bici [ríe]. Bueno, para la gente fue un poco raro. Y la enfermera ‘¿y tu marido está aparcando el coche?’ Y yo ‘No, mi novio está aparcando mi bici’. Y me dice ‘¿qué dices? bici?’ Y digo sí, porque mira mis pies, todo gordos, yo no puedo caminar, yo voy en bici”. (Diana, 42 años)

Tras el parto, volver a la normalidad requiere de un tiempo. Hay que reposar el cuerpo y aparece un ser que depende de tu cuidado las 24 horas. Hasta para las más adictas, la vuelta a la bicicleta se hace esperar.

“Después de que nació pasó un tiempo hasta que pude coger la bici. Después del parto tienes que recuperar el suelo pélvico, después estas todo el rato con el bebé, es muy difícil al principio sobre todo. Hablo de los dos o tres primeros meses. Después ya la empiezas a coger. Yo creo que pasé, fácil, cinco meses sin coger la bici. Entre parto, parto y post parto. Cuando la vuelves a coger... es increíble”. (Gabriela, 42 años)

4.3.7 Desplazamientos colectivos: bebé a bordo

El diseño tradicional de la bicicleta responde a necesidades unipersonales de desplazamiento. A pesar de que en la última década han comenzado a aparecer por las calles de Barcelona opciones más novedosas, la versión más extendida ha sido la tradicional. Pero los viajes de una persona son imposibles de separar de aquellas con las que se mueven (Jirón y Iturra, 2014; Law, 1999).

De todas las posibilidades, nos centraremos aquí en lo que implica moverse por Barcelona con tus hijos/as (con uno o con varios); desplazamientos que forman parte de la movilidad del cuidado (Sánchez de Madariaga y Zucchini, 2020) y que están caracterizados por ser movilidades interdependientes (Jirón y Gómez, 2018).

En ciudades ciclistas como Ámsterdam, la frecuencia en el uso y la predilección por la bicicleta de las madres no varía de las mujeres sin hijos/as. La percepción generalizada de las madres sobre desplazarse en bicicleta es que es práctico y que los viajes son más placenteros a la hora de relacionarse con los hijos/as (Eyer y Ferreira, 2015). En el caso de Barcelona, donde la bicicleta no domina la movilidad, las experiencias son variadas.

El 25% de las ciclistas que han contestado a la encuesta del Col·lectiu Punt 6 cargan o acompañan a niños y niñas y el 91% lo hace con inseguridad vial hacia los modos motorizados (Col·lectiu Punt 6, 2020). El sentir la dependencia de los/as recién llegados/as, puede provocar nuevas maneras de enfrentarse a la ciudad:

“Eres más consciente, pero como en cualquier otra situación, no es lo mismo caminar sola por la calle que con tus dos hijas, que tienes que estar pendiente de que no cruce, del coche que viene, que se salte el semáforo... entonces yo creo que sí que estás con los sensores más sensibles...”. (Maite, 48 años)

El automóvil no siempre es la mejor opción

En el imaginario de la sociedad del automóvil (Dennis y Urry, 2011), las necesidades de los desplazamientos familiares cuando aparecen los/as niñas se cubren con un coche. Tanto Gabriela como su marido, a pesar de las expectativas, no contemplaron incluir un automóvil entre sus pertenencias por el hecho de que apareciera su primer hijo. Cuando se mueven por la ciudad, lo hacen en bicicleta. Y cuando salen de la ciudad recurren a sistemas de coches compartidos.

“Cuando nació, nuestra familia era como... bueno ya está, ya vais a dejar de ir en bici a todos los y os vais a comprar el coche. Pero porque es gente que piensa que.. Bueno, son prioridades. Primero que económicamente es un esfuerzo y tú pones el esfuerzo donde lo pones. Nosotros valoramos poder comer ecológico y de proximidad”. (Gabriela, 42 años)

El estudio de Maciejewska y Millares-Guasch (2019) centrado en los desplazamientos intermunicipales de un grupo de madres trabajadoras de la Universidad Autónoma de Barcelona, estudia cómo el ahorro del tiempo y la comodidad pueden influir en la elección del coche como modo de transporte. En el caso de los desplazamientos interurbanos en Barcelona, la sensación generalizada de que el coche es una carga dentro de la ciudad puede ofrecer facilidades a la hora de elegir la bicicleta.

En las entrevistas se ha identificado un perfil potencial que está fuera del extendido discurso que afirma que existe un trasvase de usuarios/as del transporte público a la bicicleta (“La bici desfonda al transporte público y no arranca entre los jóvenes,” 2021). Este perfil se corresponde con madres que, antes de serlo, se han desplazado en motocicleta por la ciudad. Lo han hecho por cuestiones de practicidad. Cuando aparece un bebé, los desplazamientos incluyen un carrito que no se puede incorporar en forma de sillita a este vehículo. Son personas que valoran el contacto con el aire libre por encima de los desplazamientos en metro, a las que llevar un carrito en autobús les parece muy incómodo y a las que su percepción del riesgo vial no les ha impedido desplazarse por la ciudad en motocicleta. En estas situaciones, la bicicleta aparece como una solución ideal.

“De estar acostumbrada a tener la autonomía de la moto a moverte aquí y allá, después claro, tienes un bebé y vas con la sillita el cochecito, pero llega un momento que no da para más. Y dices hostia pues... nos metemos en una bici y vamos las dos allá. Fue un tema de: todas estas cosas que tengo que hacer, de qué manera lo puedo gestionar mejor. Y era la bici”. (Aina, 48 años)

“Ir con un carrito en el transporte público es una mierda. Ir en bus, según como también es una mierda porque se llena. Es mucho más fácil ir en bici, es que es mucho más sencillito todo”. (Gabriela, 42 años)

En el caso de Maite (48 años) el coche era una opción previa a que sus hijas fueran a la guardería. Tenía que llevarlas a casa de su madre y le quedaba lejos. Pero en el momento en el que entran en la guardería, en su mismo barrio, la bicicleta (y el carro enganchado detrás) se convierte en la opción óptima para desplazarse. El incorporar complementos de carga a la bicicleta era algo realmente raro, lo que hacía que llamaran aún más la atención.

“Mi marido buscó por internet un carro de estos que se atan atrás, que no se veían todavía por Barcelona, de hecho, le hacían fotos continuamente por el barrio. Lo

compramos en Holanda. Y ahí cabían las dos. Y yo ahí empecé a utilizar más la bicicleta porque ya estaba la sillita, cuando acababa recogía a una, la otra ya la había recogido mi madre.. Ya había toda una logística con la red familiar montada donde la bicicleta era la manera de movernos por el barrio. Mi marido yo creo que ha sido durante unos años el hombre más fotografiado de Ciutat Vella porque iba él, con el carro, las dos niñas atrás y el perro cogido de la correa corriendo”. (Maite, 48 años)

Estos resultados, siguiendo la línea de estudios como el de Eyer y Ferreira (2015), ayudan a cuestionar el discurso hegemónico de necesitar un coche durante el período en el que se tienen hijos/as a cargo (Pérez y Capron, 2019). Además, con respecto a esta última experiencia relatada por Maite, Eyer y Ferreira (2015) indican la necesidad de indagar si el compromiso conjunto de los padres y la implicación de la pareja en la organización del hogar puede promover el viaje en bicicleta de las madres. La organización familiar y las cargas propias de la maternidad pueden afectar a la decisión de la madre.

Un nuevo paisaje de bicis con sillitas

Siguiendo el aumento de bicicletas en la ciudad, también ha aumentado la diversidad en la tipología de estas y de los complementos. Las sillitas para niños/as, que a principios de este siglo eran casi inexistentes, se van incorporando en el paisaje ciclista barcelonés. Esto es, siempre en bicicletas propias. La bicicleta pública no ofrece esta alternativa.

“Yo llevo a los dos en la bici. O en la carga o en una bici con dos sillas. Como son más grandes ahora tengo una con sillín aquí para la de seis años y para mi niño de cinco la silla detrás. Va muy bien, pero todavía a veces la gente me mira como si fuera un payaso”. (Diana, 42 años)

El número aumenta, pero al existir una concepción social del ciclismo urbano como una actividad que implica riesgo, también pueden existir recriminaciones en tono de juicios cuando se lleva a los hijos/as en bicicleta. Exponer a los hijos/as al riesgo de la ciudad, puede llegar a considerarse en ser “una mala madre” (Green, Hebron y Woodward, 1987). A Diana, que ha migrado desde Países Bajos, le parece increíble que no se normalicen los desplazamientos en bicicleta con niños/as. Parte de la base de que no existe ningún riesgo por ir en bici, y obviamente naturaliza el desplazarse con sus hijos/as utilizando este modo de transporte.

“Generalmente lo que te dicen es que no deberías estar en la carretera con los niños. Una vez alguien me gritó, yo iba a... con el semáforo en naranja, y me dijo ‘estás tratando de matar a tus hijos’. Y como... ‘sí, claaaro’. Y me digo, mira da igual, déjalo y no interactúes con esta gente porque no puedes hacerles cambiar de opinión. ¡Me cabrea que me griten por estar con mis hijos! Y soy protectora. Con los niños no me arriesgo, pero la gente todavía tiene que acostumbrarse a la gente con niños en bicicleta”. (Diana, 42 años)

Algunas madres entrevistadas no conciben el llevar a los niños/as en bicicleta como una actividad peligrosa, pero no se consideran con la fuerza física suficiente para hacerlo ellas. Por eso, instalan la sillita en la bici del marido. Otras familias, instalan una sillita en cada bici.

“Un crío pesa 10-15 kg ¿sabes? y no sé si alguna vez has llevado alforjas, pero desestabiliza muchísimo. No es lo mismo ir tu sola con tu bici que llevar alforjas detrás, que te desestabiliza mogollón. Y sí que es verdad que el tema de llevar a la niña en la bici, cuando nazca, ha sido como ‘la vas a llevar tú’ [su marido], eso ha sido clarísimo, porque... bueno yo no tengo tanta fuerza, se me puede a lo mejor... ir un poco, ¡que se caiga!”. (Mariona, 40 años)

Las que sí llevan la sillita afirman que acostumbrarse a ellas no es fácil ya que el peso varía especialmente en las subidas, pero que simplemente se necesita un periodo de aprendizaje en el que te acabas acostumbrando.

“Te has de acostumbrar porque la verdad que es un peso... y sobre todo que no son inertes [ríe], pero te adaptas. Al principio sí que cuesta un poco, pero bueno es como todo el aprendizaje de ser madre, vas evolucionando con todo”. (Rosa, 42 años)

Las tipologías de sillitas también han evolucionado: la sillita tradicional se colocaba detrás, pero la tendencia actual es a colocarlas delante. En la entrevista con Gabriela su hijo de cinco años, que estaba presente, quiso añadir las diferencias que encontraba según su experiencia. Curiosamente, su aportación no la había hecho ninguna de las madres entrevistadas: mientras que la moda ahora es llevar a los niños delante, él afirma que la sillita de atrás le gusta porque le resguarda cuando hace frío.

“Me gusta la de ahora, la de delante. Bueno por algunas razones la otra y por algunas esta. Me gusta esta porque puedo mirar para adelante, pero me gusta la otra cuando tengo mucho frío.” (Hijo de Gabriela, 5 años)

Según el informe *La ciudad, los niños y la movilidad* publicado por la Comisión Europea, llevar a los niños en coche, además del impacto en la salud por el sedentarismo y la contaminación, afecta al desarrollo psicomotor y social: reduce la autonomía, la capacidad de adaptación, afecta negativamente a las oportunidades de socializar y pierden dinamismo y atención (Schollaert, 2002). Sin embargo, que en bicicleta se crea un vínculo físico y emocional con la madre/padre y con el entorno (Villescas, Pérez, Carbonell y Nicolás, 2016).

“Al principio [teníamos la sillita] atrás porque fue la que elegimos y después por el cambio a Brompton ya no va atrás, si no que va delante. Y ojalá lo hubiéramos hecho antes, es mucho más guay. Él tiene mejor visión, y por lo tanto más conocimiento, va señalando... él está aprendiendo de vernos. Y luego porque para conversar es mucho más fácil... para hacernos cariños y luego también porque lo llevo en brazos prácticamente. entonces eso te da más seguridad. Es una pasada, mucho más que si estás con el carrito, que es complicado comunicarte”. (Gabriela, 42 años)

La adaptación a una ciudad inadaptada

Si aplicamos la teoría de Tonucci (1997) al ciclismo urbano, podemos decir que hasta que la ciudad no sea apta para que los niños/as vayan en bicicleta, no será inclusiva para todas en lo ciclable. Para incluir a los pequeños/as en el ciclismo, debemos garantizar entornos seguros, más allá del carril bici (Kohler, Lindenberg y Freire, 2021).

Aunque la experiencia se muestra placentera, las preocupaciones en una ciudad que no recoge las necesidades ciclistas y que no cuida a las nuevas incorporaciones de los más pequeños/as (Col·lectiu Punt 6 y Anaya, 2021), provoca que las madres se las ingenien con diferentes estrategias de desplazamiento.

En primer lugar, al aumentar la prudencia en las rutinas en general se puede desencadenar una mayor sensibilidad a los peligros, por tanto, calles que anteriormente tolerabas, son eliminadas del mapa de tus recorridos.

“Tengo una actitud muy prudente, según qué calles yo no me meto con él. Un día me hicieron un comentario de ‘qué valiente’. Y yo no quiero ser valiente. Automáticamente cambié la ruta. Fue como ‘¿qué estoy haciendo? Igual no debería’. Si no te sientes cómoda en el carril bici, que los coches giran a la izquierda muy rápido, y siempre estoy sufriendo de que no lo van a ver... entonces pues ya está. dejamos de hacerlo y ya está”. (Gabriela, 42 años)

Otras madres se limitan a coartar actitudes más arriesgadas. Algunas lo hacen solo cuando van acompañadas y otras lo hacen en todos los ámbitos de su vida aunque vayan solas porque sienten que no pueden salir heridas teniendo hijos/as bajo su responsabilidad (van der Kloof, 2015).

“[No cambio las trayectorias] cuando voy con el niño, pero yo creo que desde que eres madre ya no haces según qué cosas. incluso saltarte un semáforo ya incluso sin el niño no lo haces... tampoco te expones ¿no?”. (Rosa, 42 años)

Son mujeres más que acostumbradas al ciclismo urbano, con un alto dominio de la ciudad y una seguridad suficiente como para llevar a sus criaturas en bicicleta. Sin embargo, los carriles bici, tal y como están concebidos, no los consideran apropiados cuando van acompañadas con sus hijos/as.

“Hay carriles bicis que hay mucha velocidad, los coches van muy cerca, son muy estrechos. Y es pequeño. Sí que pedalea muy rápido, pero es menos visible. Entonces hacemos ahora una ruta mucho más larga, más enrevesada, pero por calles más tranquilas, peatonales, ramblas o incluso acera. No me importa, como vamos lentos no pasa nada”. (Gabriela, 42 años)

Finalmente, cuando no se ve claro, se recurre a las aceras. Las aceras, como es el caso de otras ciudades españolas, se convierten en espacios de refugio (Villescas et al., 2016); espacios de refugio del tráfico motorizado, donde el conflicto con los peatones está prácticamente asegurado (Sillero, 2016).

Rosa (42 años) cree que es necesario que las familias pierdan el miedo a moverse por la ciudad con los niños/as para provocar un cambio de mentalidad, y por supuesto, pacificar los espacios para que los coches pierdan protagonismo en la ciudad. Se pueden observar ejemplos del cambio en Barcelona: en las entrevistas grupales del Col·lectiu Punt 6 para

el *Estudio de movilidad ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista* (2020), las vecinas del barrio El Poblenou alabaron las ventajas de vivir allí y la facilidad para moverse con sus hijos/as. Sin embargo, cabe añadir que otras participantes que no estaban familiarizadas con la trama del barrio, lo señalaron como un territorio inhóspito fuente de inseguridad. Son ellas, las madres ciclistas, las que conocen las necesidades y las mejoras posibles de la infraestructura bici para conseguir una ciudad más amable para todas.

“El problema es las condiciones que se dan para poder llevar a un niño en una bicicleta. Por ejemplo, el carril bici de Passeig de Sant Joan ahora lo han puesto en calzada. Tienes todo el paseo, una franja de arbustos densa, un carril bici y los coches, de manera que todo el humo de los coches se queda parado por la vegetación. Es fatal. no hay conciencia de crear un carril bici no solo para que puedas moverte de un sitio a otro, sino pensar qué condiciones se generan para que los usuarios de esos carriles bici, en las condiciones que se tiene que ir en bicicleta porque es un esfuerzo físico... y aparte niños, que son más pequeños y sus cabezas están más cerca de los tubos de escape. Creo que faltan personas que piensen”. (Aina, 48 años)

De la sillita a la bici propia

Mientras los hijos/as son pequeños/as pueden ir en la bicicleta con las madres y son ellas las que tienen el control. Pero llegados a una edad, hay que abandonar la sillita y comienzan los movimientos propios. Aunque los desplazamientos siguen siendo conjuntos, es un salto importante que supone delegar una gran responsabilidad en la criatura: ser capaz de desplazarse en su propia bici por la ciudad, controlar sus movimientos y estar al tanto de lo que pasa alrededor.

“Estuvo yendo detrás mía hasta los seis años, y a los seis ya era tan grande que me fastidiaba la rueda de atrás, me jodía los radios porque pesaba demasiado [ríe]”.
(Rosa, 42 años)

Es una nueva etapa de incertidumbre. Las que todavía no han llegado, no saben cómo de preocupadas llegarán a sentirse. Y las que ya la han pasado, la recuerdan como una etapa muy estresante porque hay muchos estímulos que controlar.

“Cuando bajábamos por Enric Granados, que es una calle tranquila, que la gente no va muy loca. Pero al ser más pequeñito... tienes los coches que circulan y que

bajan, los coches aparcados y un carril bici bidireccional. El hecho de que estén los coches aparcados, ¡a un niño pequeño no se le ve! Cuando llegábamos a un cruce siempre me esperaba para que cruzáramos juntos y que se nos viera, porque si no, no se le veía a él. Y era como muy estresante porque a veces iba embalado ‘uuuuuh’ y me daba miedo que no parara cuando tenía que parar y se lo llevara un coche por delante”. (Rosa, 42 años)

También las hay que no encuentran hándicaps. De nuevo, al igual que en el caso del embarazo, la entrevistada que ha mostrado menos preocupación por las infraestructuras y la seguridad ha sido la migrada de Países Bajos. Insiste en que no existe más peligro yendo en bicicleta que yendo caminando por la calle y que, por tanto, si un niño se cae con la bici, simplemente se vuelve a levantar. Con su hija de seis años, hay momentos del año como el verano, en el que considera que el tráfico baja y pueden empezar a ir por calzada con la bicicleta de manera autónoma.

“En agosto podemos coger Travessera de Graàcia, porque los otros meses es demasiado, sin carril bici con la niña de seis años. Eso en agosto porque no hay muchos coches, pero ya pueden ir. Depende del niño también... ella es que es muy concentrada y puede. Casi cuatro años en la bici, ya tiene”. (Diana, 42 años)

El cambio que se está produciendo es importante para que las siguientes generaciones adopten hábitos de movilidad más sostenibles (Pérez y Capron, 2019; Villescas et al., 2016), pero una ciudad que se muestra ciclable puede conseguir que sean los hijos, ya adultos, los que acaben subiendo a su madre, ya mayor, a la bicicleta.

“Mi marido trabajaba todo el día y tenía que ser yo la que acarreaba con los niños y los llevaba a las extraescolares. el mayor con 5 ya tenía bicicleta, y mi pequeño tenía dos años en triciclo, y yo iba andando. a la que a mi hijo pequeño lo pasé a la bicicleta (...) claro, los dos con bicicleta. Cuando me di cuenta ¡yo necesitaba bicicleta! Entonces me hice primero del Bicing, porque necesitaba ruedas. Claro, mi trabajo, los niños, el basquet, las extraescolares, todo. Yo me di cuenta de que caminando no me daban las piernas, ni corriendo”. (Luisa, 46 años)

En el caso de esta madre, aunque el Bicing fue su primera opción, se acabó dando cuenta que no podía permitirse que le fallaran las bicicletas. Finalmente, para el acompañamiento de sus hijos, se compró una bicicleta propia. Para el trabajo, siguió con el Bicing porque

le da miedo tener la bicicleta aparcada en la calle ya que no se puede permitir que se la roben.

“Me di cuenta que había veces que no encontraba bicicleta [Bicing], para llevar a mis hijos, y me encontraba que ellos iban con bicicleta ¡y yo corriendo detrás! entonces me iba mejor tener mi propia bicicleta y me la cogí de segunda mano. Entonces compaginaba, cuando iba al trabajo con el Bicing, y cuando iba con mis hijos iba con esa bicicleta”. (Luisa, 46 años)

El entorno físico y social

El entorno que rodea a las familias es clave. Tanto el físico (el barrio y sus características físicas) como el social (la imagen de la bicicleta en la familia, los amigos/as u otros padres y madres del colegio).

Por un lado, un entorno físico que concibes como apto, puede facilitar que decidas desplazarte con los hijos/as:

“Vivimos en una parte privilegiada de Barcelona. Bueno y ahora porque hay carriles bici en Barcelona, pero si tuviera que meter a mis hijas en la calle Aragón... yo las llevaría porque soy como soy, pero iría con mucha más tensión que cuando las llevaba de la Barceloneta al parque de la Ciudadela”. (Maite, 48 años)

Sin embargo, cuando los desplazamientos son con niños/as, las peculiaridades y dificultades de los barrios también se vuelven mucho más determinantes. Por ejemplo, si el hándicap para una persona circulando sola puede ser el tráfico motorizado o las pendientes, con niños/as se puede convertir en un impedimento:

“Yo con mi hija me muevo, pero en nuestro barrio la ausencia de carriles bici lo complica un poco. Y la presencia también de estas bajadas tan fuertes. me da un poco cosa; de momento el problema de la seguridad viaria es... le tengo un poco de miedo aun. pero bueno, va haciendo sus cosas”. (Laura, 43 años)

Algunas entrevistadas también piensan que tener un entorno social favorable puede ayudar a que te decantes a utilizarla. De nuevo la existencia de experiencias cercanas de los desplazamientos con los niños/as como algo posible, facilita que se conciba la idea

como una posibilidad real. Algunas familias ciclistas pueden pensar que es una opción, pero si es una idea aislada y el entorno no lo refuerza, podrían desistir. Sin embargo, si el entorno es favorable, habrá mayor probabilidad de que se vea como una realidad.

“Al menos en la escuela de mis hijas, que está en parque de la Ciudadela, había un convencimiento... Las familias tienen un perfil concreto, en general ¿eh? y las propias bicicletas... tú podías alucinar con los inventos que había hasta para llevar tres, tanto padres como madres. Igual si tienes la motivación, quizás que te relaciones más con gente que tiene bici y buscas redes, pero... en este caso mi hermana ya te digo, no cuajó. Y vive en el Clot que hay callecitas pequeñas, han pacificado bastante... que yo lo veo con un entorno como para que se pudiera... pues no se atreve. le da miedo”. (Maite, 48 años)

4.4 Resistencias, empoderamiento y referentes

Las mujeres, desde las prácticas ciclistas y desde la ocupación de los espacios (masculinizados) que dan paraguas a estas prácticas, están ejerciendo la resistencia a un modelo medioambientalmente insostenible y socialmente desigual.

De la misma manera que el caminar se convierte en resistencia a través de la reconfiguración de los espacios y los símbolos (Careri, 2013), la presencia de mujeres en bicicleta en ciudades en transición ciclista también constituye la resignificación del espacio. La resistencia se lleva a cabo en tanto que el espacio no es neutro (Koskela, 1997; McDowell, 2000) y el ciclismo tampoco (Bonham et al., 2015). Se gesta a diferentes niveles: desde la usuaria que decide coger la bici con cierto miedo y sin saberlo sienta las bases de un ciclismo urbano no copado por lo masculino, a la mecánica que entra en entornos laborales y con su presencia consigue normalizar una situación que se muestra impensable, pasando, por supuesto, por la organización de base desde colectivos como pueden ser Cicliques o Las Palometas. Esto es, la resistencia se puede ejercer de manera muy consciente o poco/nada consciente (desde la actividad más política a la mera práctica de cualquier usuaria).

El resistir también está vinculado al empoderamiento a través de ocupar determinados espacios otrora copados por lo masculino. Para ello, también es importante la existencia de referentes. Se genera así una relación dialéctica entre la conformación de la resistencia, la aparición de referentes y el aumento de poder: cuando se consiguen transgredir espacios

de los que históricamente hemos sido expulsadas, aparecen referentes que llaman a la ocupación de estos espacios por nuevas ciclistas y aumenta el poder de las incorporadas que consolidan, a su vez, la resistencia.

4.4.1 Resistencias ciclistas y de género

Esta presencia de mujeres en el espacio conforma la infraestructura humana que da forma a la cultura ciclista (Nello-Deakin y Nikolaeva, 2021) y lo hace retando a la masculinidad hegemónica (Delgado, 2019). Sería un fallo concebir a las mujeres como seres sumisos y sin agencia. Las mujeres ejercen resistencia activa así como tienen agencia propia en las formas posibles de reivindicar el espacio (Koskela, 1997). Tienen capacidad de revelarse contra las normas de género subvirtiendo o alterando la relación de poder. Estos cambios se dan en lo cotidiano y, tal y como se ha explicado, pueden basarse en meras “ocupaciones provisionales del espacio” en tanto que son reivindicaciones a los usos de género limitados o restringidos (Provansal, 2018, p. 25). Según Egizabal (2018, p. 221), “por un lado, el espacio se plantea como el lugar a transformar; por el otro, el espacio es el lugar donde se desarrolla la transformación”. Mientras que acciones abiertamente politizadas, como las manifestaciones, se leen como una reivindicación explícita desde el movimiento feminista, otras acciones como ir en bicicleta en una ciudad en transición ciclista, no se considera tal resistencia, y sí lo es. De hecho, es doble resistencia: por ciclista y por mujer ciclista. El hecho de ver mujeres en bicicleta genera más deseo de otras mujeres para ir en bicicleta porque se sienten acompañadas y motivadas y se despierta la curiosidad.

Muchas mujeres lo hacen a consciencia de que están ganando terreno, y otras simplemente por comodidad, porque sienten que hacen suyo el espacio: salir por la noche y volver en bicicleta, no necesitar coger un taxi para sentirse seguras ni que nadie las acompañe o poder atravesar de forma tranquila lugares aparentemente inseguros.

“Hostia que en la ciudad pasan cosas. Ya hay gente que te lo dice, sólo ir en bici es como ‘uy qué valiente, ¿vas por la ciudad en bici?’. Ahora ya no me doy cuenta. Antes me acuerdo de que me costaba más. Pero no eres consciente de lo que vas aprendiendo en la bici, de los límites y los riesgos, y cómo te estás superando... y bueno, aprendiendo, aprendiendo más...” (Lidia, 41 años)

También se van ganando los espacios laborales vinculados a la bicicleta, copados históricamente por hombres. Son conquistas desde un ámbito privado (trabajar en un taller mecánico, ser profesora de mecánica, enseñar a montar en bicicleta o aconsejar qué bicicleta comprarte en una tienda) que también tienen un impacto en el espacio público en tanto que feminizan el dominio experto, el acompañamiento y, por tanto, crean referentes.

Por otro lado, se retan maneras masculinas tradicionales de enseñar o de relacionarse con la mecánica, ofreciendo nuevas perspectivas y una nueva relación con la bicicleta. Ya se ha hablado previamente de las dinámicas a las que se enfrentan en los entornos masculinizados, pero hay que estar; y hay que estar cuestionando la masculinidad hegemónica.

“Es importante manifestar cómo estás. Qué te pasa, lo que está pasando, denunciarlo, ponerlo en evidencia. Aunque te venga el tsunami. porque obviamente ellos son feministas [tono irónico] y yo ya sé que me viene esa bola. pero igualmente, estar atentas, no dejar pasar muchas tonterías”. (Mecánica de bicicletas)

Además, también están cambiando poco a poco los entornos de funcionarios y técnicos de la Administración vinculados al mundo de la movilidad (que se encuentran ampliamente masculinizados). Aunque también es cierto que todavía existen muchos prejuicios, en muchas ocasiones, incorporados por las propias consultoras. La presión histórica de los roles de género puede desencadenar en autocensura en el acceso a determinados espacios de toma de decisiones. Sentir que son espacios de hombres puede desencadenar en una exclusión (o autoexclusión) inconsciente por el hecho de no sentir estos espacios como cómodos o ni tan si quiera como propios.

“Esta reunión que mi compañero no me podía acompañar, y yo no es que no fuera capaz de hacer la reunión sola, pero sentía que, si era yo sola, igual... la imagen de una mujer sola trabajando en esto no era suficientemente fuerte. Porque es eso, del otro lado tres hombres, y de este lado yo sola y era como... y ya te lo digo como más a nivel de estrategia comercial, de imagen”. (Gabriela, 42 años)

Esta consultora se dio cuenta a tiempo de que estaban perpetuando roles de género e intentó ponerle solución, motu proprio, autoformándose para conseguir abrirse paso. Aun

así, reconoce que tiene que hacer el esfuerzo para ser la cara visible mientras que a su pareja, hombre, simplemente se le da bien. Estos esfuerzos de abrir camino son especialmente valiosos. Suponen romper con dinámicas desde el inconformismo y la consciencia de que existen desigualdades y de que se tienen que combatir.

“Sobre todo nos pasaba al principio, ya después lo corregí, que nos llamaban para dar una charla, un congreso, o hacer una clase, o una masterclase, esas cosas decía que la haga él, yo prefiero quedarme aquí en la oficina redactando mis informes, mis tablas de Excel, y mi contabilidad. Al final me apunte a un curso de como hablar en público. Pero la inercia era un poco así, como que la cara visible fuera él”. (Gabriela, 42 años)

Pero desmontar dinámicas y roles masculinos no es una cuestión exclusiva de las altas esferas. Ya lo hemos comentado: también se desmontan en la calle. Cuando hablamos de la práctica ciclista también hay resistencias a lo que se presupone un comportamiento femenino en la bicicleta. Existen algunas mujeres que no están de acuerdo con lo que supone un comportamiento femenino vinculado a la inexperiencia y al miedo, que están cansadas y que reivindican entender a las mujeres en bicicleta como algo diferente y sobre todo plural. Todas las mujeres no representan la inexperiencia y las vivencias son muy diferentes. A muchas les gusta la velocidad, a muchas les gusta el riesgo, y muchas se sienten incómodas cuando son encasilladas en la distinción por ser mujer e ir en bicicleta.

“A veces me da rabia que mis colegas, estas cosas de... ‘no, por la calzada no, que tengo miedo’ o ‘no, por aquí no’. Y es como, ¡jo tías, ya ¿no? Es como lo de aparcar la bici ‘no, no la aparco en la calle porque me la...’ y es como, ¡venga va! vayamos superando... Me ha dado rabia siempre, pues tía avanza, cómprate un candado mejor. Vamos a luchar ¿no?. Esto es un tema con las colegas también, ‘tengo la bici pinchada’, ¿pinchada o desinflada? ‘bueno no sé’ [con voz de pito]. Pues ínflala, cariño, pero si no lo sabes, si nadie te ha enseñado que si la inflas y la dejas, no lo podrás comprobar”. (Lidia, 41 años)

De la misma manera que existe una concepción generalizada sobre lo femenino y el ir en bici, existe esa concepción sobre lo femenino y la elección de una bicicleta concreta. La tradicional acepción de la bicicleta de mujer o de hombre vinculadas a barra baja y barra alta respectivamente, se ha ido desmontando poco a poco. Sin embargo, sigue la idea de

la bicicleta de paseo vinculada a un perfil de chica poco arriesgada, que no disfruta de la velocidad y con posturas menos agresivas. Desligarse de ese tipo de bicicleta supone retar la concepción de la feminidad vinculada a algo aburrido.

“A mí por las bicis de paseo no me gustan, pero no por como sean, sino porque la bici de paseo siempre está muy asociada a la mujer, no verás un hombre ahí. Yo cuando me iba a coger la bici me cogí una que es muy neutra, muy normal. Pero la pinté de verde y las ruedas son de montaña, porque me gusta que sea un poco más garrula, que se vea que no es una bici finita de paseo. Cuando voy en bici me gusta que vean mi... que lo relacionen con alguien fuerte”. (Anna, 18 años)

Otras formas de romper con la idea de lo femenino en la bicicleta se dan cuando frente a la expectativa de la mujer conciliadora y sumisa se reacciona con agresividad. La agresividad y la rabia se contagian en el ritmo devorador de la ciudad. Pero no solo es producto del acoso vial generalizado, también se da, en lo concreto, cuando hay acoso sexual. Hay muchas mujeres hartas de sufrir acoso y en esta aceleración de la ciudad, ellas no se van a quedar calladas.

“Yo no acostumbro a callarme, ya te digo, con el taxista di yo el golpe a propósito. Bajé la velocidad a propósito y le di el hostión con la mano para que se diera cuenta, porque yo quería que hubiera barullo. Podría haber frenado, haberme esperado, y haberme ido, pero es que ya estoy hasta los ovarios”. (Elena, 26 años)

4.4.2 Empoderamiento

Afirma Vivanco (2013) que para hacer un análisis apropiado de la movilidad en bicicleta hay que tener en cuenta tanto lo que las personas hacen con estas, tanto como lo que las bicicletas hacen con las personas. Con las bicicletas se crea una relación de ida y vuelta en la que das energía y recibes energía. Según el autor “la propia bicicleta -el objeto material real- se acredita como causa de transformación social e individual” (Vivanco, 2013, p. 8). La sensación que provoca de libertad, despierta sentimientos de mayor control y poder; además lo hace ofreciendo facilidades en un sistema económico no apto para pobres. Esto es especialmente interesante en el caso de las mujeres, en tanto que el espacio está generizado y sus experiencias muchas veces quedan limitadas (Hanson, 2010). Podemos relacionar la bicicleta con el derecho a la ciudad de las mujeres.

“Es una oportunidad más que coges. Te visibiliza; te iguala en visibilidad y oportunidades de disfrutar de la ciudad y de usarla”. (Aina, 48 años)

“La bici te da un punto de libertad de movimiento. Si no hay metro, o bus, pues cojo la bici y me voy y ya está, no depende de nada ni de nadie, ni lo tienes que pagar ni dependes de otra persona”. (Marina, 33 años)

Este sentimiento, además de repercutir directamente en una mayor percepción de poder vinculada a la libertad y a la independencia, también repercute en la sensación del autocuidado. En esos momentos durante los desplazamientos en los que te encuentras tú con tu bici, generas una relación con la misma que acaba en el aumento del bienestar propio. La experiencia en el espacio público también puede cambiar la manera de estar en tu propia casa.

“Es este punto de tener tu bici, diseñártela, pintártela, ponerle tu caja... ¡de las mujeres de tu alrededor que admiras y van en bici! El día que tuve bici fue como ¡buah!. Ahora tengo una cosa que es mía, que la considero mía, mi primera bici. Y quizás es una tontería pero tengo un vínculo pseudo-emocional, que la quiero. Y tengo una bici, voy sobre la bici, llego a los sitios segura y en bici, y me ha empoderado”. (Ruth, 19 años)

“A la que me separé hice un cambio. Miré atrás y me di cuenta de que también quería hacer cosas por mí. Yo tengo un trabajo que me dedico a cuidar a la gente mayor. Toda mi vida pensando en mis hijos, en mis yayas y en mi marido. Y al final piensas, ¿y quién cuida de mí? Me costó separarme ocho meses y para mí la bicicleta fue un escape. Yo cogía la bicicleta y me iba a la playa a llorar. Coges la bicicleta y llegas a casa de otra manera, te da una adrenalina y es una pasada”. (Luisa, 46 años)

La relación y el acceso desigual a los automóviles por parte de las mujeres, genera dependencia en los casos en los que el marido monopoliza el acceso al vehículo familiar. Antes de separarse, Luisa, siguiendo la tendencia de dinámicas de género del siglo XX, no tenía acceso al coche (Miralles-Guasch, 2010). Era su marido quien conducía además de ser la principal fuente de ingresos de la familia. Gracias a su dominio de la bicicleta y a que su trabajo estaba dentro de Barcelona, Luisa no vio condicionada su movilidad tras el divorcio.

“Gracias a la bicicleta yo no me he visto limitada. porque era mi marido el que nos llevaba siempre en coche para arriba y para abajo. él tiene un buen coche y un buen trabajo, entonces... y yo tenía carnet de conducir, pero yo nunca lo utilicé. nunca tuve la necesidad, porque durante la semana viviendo en Barcelona ya me movía con la bicicleta con mis hijos y llegaba a todo”. (Luisa, 46 años)

Para mujeres más mayores que no han tenido carnet de conducir ni han conducido otros vehículos, la sensación de manejar y controlar este aparato les ofrece nuevas sensaciones a las que no habían tenido acceso anteriormente. Ir en bicicleta no requiere de tanto esfuerzo y se puede modular poco a poco la intensidad de uso en la ciudad. Al final, esto provoca el aumento de bienestar, y mucho más en la gente mayor.

“Una sensación de libertad, me creo yo... Como tampoco conduzco ni otra cosa... pues me siento yo... importante [ríe], ¿sabes? Aquello de independencia, me da independencia”. (Pilar, 72 años)

Esto se alimenta por la sensación de la autonomía. Aumenta el sentimiento de control sobre el espacio y aumenta aún más cuando comienzas a conocer el funcionamiento de la propia bicicleta. Por eso el conocimiento de mecánica acaba repercutiendo en la manera en la que vives el espacio.

“También de autonomía, te empodera, te hace sentir que tu misma te transportas a otro sitio, y si tienes un problema eres capaz de arreglarlo. Soy bastante desastre con la mecánica, pero hago lo que puedo y eso da como una cierta autonomía”. (Elisabeth, 37 años)

“Al no tener pasta, ser ilegal y todo este follón, necesitaba como cualquier cosa que le pasara a la bici necesitaba arreglármela yo(...). Y no por este valor agregado de ‘hazlo tú misma’, ‘empodérate’ o ‘recicla’. No, era porque no tengo un duro, necesito arreglar la bici para seguir moviéndome en la ciudad y voy por ello. Después empecé a construir todo lo otro, pero al principio era por una necesidad básica de necesito moverme”. (Judith, 39 años)

Pero los cambios vitales que puede proporcionar la bicicleta vienen en diferentes formas. También existe un factor, el ocio, que abre nuevas puertas en la vida de las mujeres. La búsqueda de intereses en común lleva a las ciclistas a nuevos grupos de socialización

donde la bicicleta es el punto en común. A través de la bicicleta, se crean nuevas redes que se van expandiendo.

“Ya había pasado del medio de transporte rápido, económico, seguro... y ahora empezaba a ser algo más. Es algo como para aumentar tus redes de contacto. De repente tenía mogollones de mundos ahí, porque claro, cada persona que participaba en el taller tenía su experiencia y sus cosas a aportar. Fantástico, realmente la bicicleta me ha abierto puertas”. (Laura, 43 años)

Con esta expansión de los círculos y gracias a frecuentar grupos donde la bicicleta es el centro, se puede pasar del ocio ciclista a grupos con mayor consciencia política sobre los desplazamientos en bicicleta, como puede ser la Massa Crítica. Estos círculos donde los discursos medioambientales están más presentes propician el acercamiento a la cuestión más política del ciclismo urbano. Un mayor acercamiento, el despertar de la consciencia medioambiental, junto con el ganar seguridad en un espacio de reivindicación, puede conseguir acercar a las mujeres a nuevos espacios de decisión o participación, o a implicarse en otro tipo de acciones más allá de la propia experiencia de los desplazamientos en bici.

“Empecé a ir a la Massa Crítica, que digamos que fue mi primer espacio de activismo en bici, porque se quería imponer el uso del casco en ciudad. Empecé a ir asiduamente y ahí conocí a gente, de ahí a la criticona aquí en Barcelona, la Pantomacona, que fue un momento de mucha ebullición. con gente que por distintas razones nos queríamos implicar más. entonces al ir conociendo a más gente con las mismas inquietudes o así pues ya me he ido moviendo, hasta que llegué al BACC”. (Alba, 44 años)

Figura 19: Reunión en el taller no mixto de Las Palometas



Fuente: Archivo propio

Además de ampliar los círculos de socialización, la bicicleta también es una poderosa herramienta de trabajo. La pasión por la bicicleta puede ser un enlace para ampliar las posibilidades laborales. Ha ofrecido a algunas mujeres la posibilidad de experimentar en un campo en expansión. De esta manera, los encuentros no mixtos que se están organizando a nivel estatal son fundamentales. En el Encuentro de Ciclistas Diversas de Barcelona, las sinergias que se generaron alrededor de la mesa redonda titulada Economías ciclistas: *¿Cómo vivir de la bicicleta sin que se te rompa la cadena?* ayudaron a muchas mujeres a poner en común malestares y gozos del intentar vivir de la bicicleta. Estos lugares consiguen evidenciar que no se está sola, ni loca, ni perdida, y que hay un grupo que tira y que sirve de apoyo.

“Yo soy consultora (...) y me harté de trabajar 8 horas en un despacho. El tema de la comida ecológica me ha interesado siempre y el tema de la bici también, entonces monté una empresa de catering en bici con comida ecológica. me compré la bici con el plan de ocupación hacía los repartos a las empresas y a los domicilios”. (Consultora)

“Tengo una empresa que hacemos aparcamientos de bicis en eventos. Entré en la bicicleta un poco por practicidad y después pues... no me gusta aburrirme. Vi el proyecto (...) y al volver estuve hablando con un amigo (...) que también va en bici y es mi actual socio y le dije que si veía si podía tener éxito, y me dijo sí”. (Empresaria)

Poco a poco, desde diversos ámbitos, se van conquistando otros muchos espacios vinculados al ciclismo. Conforme se van conquistando, disminuye la posibilidad de que haya abusos de poder gracias al aumento de la seguridad y las herramientas de respuesta, ya sea desde lo laboral, desde el espacio que ocupas en la calle o de la visita a tiendas de bicis.

Y no solo cambia nuestra manera de estar y de relacionarnos con el mundo, sino que también cambia la relación con nuestro cuerpo. La actividad física, aunque moderada, repercute de manera positiva en nuestra salud y nuestro rendimiento, y de nuevo, en nuestro bienestar.

“Hubo un periodo que se rompió mi bici que estuve como dos semanas sin poder cogerla y me noté floja, noté que mi cuerpo cambiaba. y es que, aunque sean 10-15 minutos al día como cambia!”. (Liliana, 33 años)

Siguiendo esta línea de mejora de nuestra condición física y basándonos en las ideas de Young (2005) sobre cómo nos movemos del espacio de manera desigual producto de una desigualdad de género de origen, podemos decir que la práctica del ciclismo urbano puede ayudar a revertir estas inseguridades corporales. A través del uso de la bicicleta, mejoramos nuestra relación con el espacio y el control del cuerpo. Son habilidades de mejoría muy fácilmente observable y que dejan en las mujeres un sentimiento de superación. Abre nuevas posibilidades anteriormente limitadas.

“Y cómo avanzas... al principio bajaba de la bici, caminaba según qué tramos más complejos... y ahora como que no me importa para nada, no me importa que me pase el coche al lado, o la moto, a nivel corporal y a nivel.... no me importa” (Lidia, 41 años)

“Para mí era una superación personal porque sabía que era como... Pues eso un miedo, y todo miedo que superas pues te hace sentir bien. Y además... caminar camino mucho, pero el ejercicio que haces en bici es diferente. Te sientes bien”. (Isabel, 34 años)

Esa superación que vivimos con la bicicleta puede rebotar en otras actividades. Al fin y al cabo, aprender a ir en bicicleta de mayor supone un hito importante. Se asume que cualquier persona sabe ir en bicicleta (aunque la realidad demuestre que no es así). El

conseguir este logro afecta tanto a la posibilidad de comenzar a ir en bicicleta por la ciudad, como a la seguridad de que se puede seguir aprendiendo a hacer muchas otras actividades básicas, tengas la edad que tengas.

“El otro día quedé con una chica que está aprendiendo a ir en bici. Y no sé si acabará yendo o no, pero más allá de la bici... le ha aportado mucha seguridad en sí misma de ‘yo también soy capaz de ir en bici’. Porque aprender a ir en bici con 31 años es raro... y le ha dado la seguridad de ‘todavía soy capaz de hacer algo’, una cuestión física. Por como hablaba era como que le había dado fuerzas para... que si le apetecía aprender otras cosas iba a tener menos resistencias”. (Marina, 33 años)

Por este motivo es tan importante seguir reforzando proyectos como las *biciescuelas*, en tanto que amplían la masa de posibles ciclistas a la vez que pueden acercarse a colectivos menos familiarizados con la bicicleta, pero también inciden en el aumento de la seguridad propia y del control corporal.

“Hay algo en la persona. solo el hecho del ejercicio físico y mira que es poco, en tiempo que sucede, desde el control físico que ves que lo tienen, de cómo se les cae la bici al principio, de cómo su cuerpo, el equilibrio... el hecho de aprender algo nuevo y poderlo ver, que lo estás sintiendo, es que he aprendido algo que no sabía en toda mi vida y que era una superación”. (Monitora de biciescuela)

4.4.3 Referentes

Estas experiencias positivas junto con la transgresión paulatina de los espacios van consiguiendo que poco a poco haya un relevo generacional de referentes apareciendo una nueva pluralidad de figuras. Desde la persona que te enseña a ir en bicicleta hasta la mecánica que te atiende en el taller, pasando por tu amiga la que te insiste hasta acompañarte para que te sumes al pedaleo.

Para los no ciclistas, estar rodeados de ciclistas parece ser un factor favorable a la hora de unirse a este modo de transporte (Nello-Deakin y Nikolaeva, 2020). Es costumbre entre los ciclistas animar a sus contactos a unirse al ciclismo urbano, incluso acompañar a elegir bicicleta y a tomar el contacto con la ciudad a dos ruedas (Aldred y Jungnickel, 2012). Entre las entrevistadas hay una fuerte presencia de referentes masculinos a la hora de aprender a ir en bicicleta, que ya se ha comentado en el apartado de socialización, pero

que también se produce en la edad adulta. Algún novio o algún ciclista más experimentado que tengan alrededor puede hacer que salte la chispa.

“Me encantaría que cada vez más gente fuese en bici y yo suelo dar mucho el coñazo a gente que no va en bicicleta, o sea me gusta ese punto de reivindicación en el tú a tú”. (Alba, 44 años)

“Indiscutiblemente a mí me contamina la Berta, y yo a la María y juntas contaminamos a la Núria. Clarísimo. Pero a la Berta quien la contaminó fue un tío, y yo me dejé influenciar mucho por mi novio de aquel momento. Quiero decir, en el fondo el referente de la bici para mí es un hombre. Me hizo un acompañamiento que agradezco muchísimo. Y yo creo que también he influenciado a mi hermana mucho”. (Laia, 26 años)

Pero estos referentes masculinos están cambiando. Han aparecido nuevas referentes ciclistas para la generación más joven, que las posicionan en el poder porque vinculan la bicicleta a símbolo de libertad e independencia rompiendo con el concepto tradicional de la feminidad y que, por tanto, encaja como símbolo político del feminismo. La bicicleta no se suele reivindicar como arma desde el feminismo, pero lo es.

“Las mujeres que he tenido como un poco de ídolos en mi vida han sido mujeres a las que he mirado con este punto como de eficiencia, de facilidad y como esta practicidad de... van en bici. Y no sé, como el punto de ir en bici me ha hecho un plus de mirarlas como a mujeres espabiladas e independientes ¿no?”. (Ruth, 19 años)

“Yo creo que mis hijas se sienten orgullosas de mí. A veces las oigo hablar sin que ellas sean conscientes de que las estoy escuchando y yo creo que fardan de tener una madre que vaya en bici, que va a correr... y pienso pues hostia, intento que esté dentro de sus valores; y me ven como algo diferente, pero para bien. Y eso me motiva mucho, lo de ser un referente. Y bueno y sus amigos se asombran “¿tu madre?” les parece raro, que yo no lo veo tan raro, pero chica debe ser que en el entorno en el que ellas se mueven pues son cosas excepcionales ¿no?”. (Adriana, 55 años)

Algunas entrevistadas han mencionado por sí mismas la asistencia o simplemente el dato al Encuentro de Ciclistas Diversas y lo han hecho de manera positiva. Esto refleja que la organización sí que va potenciando un cambio y se van generando nuevas ideas sobre el ciclismo en la ciudad. A lo largo de las entrevistas también se han recordado momentos puntuales de ver a mujeres en bicicleta por la calle y sentir el deseo de ser como ellas.

“Un día estaba haciendo prácticas con el coche y me metí en un callejón a contra dirección, y me frenó el monitor y me dijo ¿estás? y yo estaba mirando a una tía que iba en bici y se parecía mucho a mí y estaba pensando ‘¿me verá la gente así?’ Me refiero, que yo estaba embobadísima mirándola y sí, yo cuando veo... me inspiran, la Flavita Banana que va en bici, es brutal. hablando de referentes... he pensado en Flavita”. (Míriam, 32 años)

Figura 20: Ilustración de Flavita Banana



Fuente: Facebook de Flavita Banana. Fotografía publicada el 16 de julio de 2011.

Capítulo 5

Conclusiones



Capítulo 5: Reflexiones finales

Esta investigación nacía bajo la pregunta de por qué en Barcelona (tal y como parecía pasar en otras ciudades del Estado) el porcentaje de mujeres que iba en bicicleta era menor que el de hombres. La teoría nos dice que esto es una característica propia de las ciudades en transición ciclista, aunque también sabemos que cualitativamente existen diferencias en las prácticas de género independientemente de los porcentajes de uso. En el caso de Barcelona, como ejemplo de ciudad en transición ciclista, nos interesaba estudiar cuáles eran estas diferencias cualitativas, ya que también ayudan a comprender esta falta de interés de las mujeres por la bicicleta.

A pesar de que el imaginario y los símbolos del ciclismo urbano son cada vez más heterogéneos, existe una concepción social de la bicicleta como algo masculino que está vinculada a lo deportivo. En ciudades donde la cultura de la bicicleta urbana es menos sólida, este fantasma de la masculinización está más presente.

La inversión del desarrollo en la infraestructura favorece la incorporación de personas al ciclismo urbano, pero este crecimiento ha ido más rápido que los cambios sociales y culturales. La incorporación de nuevos perfiles ciclistas en las calles, así como la aparición de referentes femeninos, van generando un ligero cambio en el imaginario. Esta es una relación dialéctica y compleja que no se puede reducir al estudio de las infraestructuras. La relación con las infraestructuras está mediada por la influencia cultural y así lo han demostrado las mujeres migradas en este estudio: las que vienen de ciudades sin infraestructura y siempre han querido montar en bicicleta consideran Barcelona un paraíso, y las que vienen de ciudades donde siempre se ha ido en bicicleta consideran que las infraestructuras son más que adecuadas.

Por tanto, para no perder los avances de la inversión en infraestructura es necesario seguir alimentando los cambios culturales: apoyando a los espacios en defensa de la bicicleta y ofreciendo políticas públicas integrales que respalden un ciclismo más plural.

El objetivo general de esta investigación era analizar el ciclismo urbano de Barcelona desde una perspectiva feminista. Para ello, se trazaron tres líneas específicas de estudio (con sus correspondientes tres objetivos) que giraban en torno al aparato sociocultural, las prácticas y las resistencias, que se han abordado desde una metodología cualitativa. En este apartado se incluyen los principales resultados acompañados de diversas reflexiones.

La masculinización de los espacios sociales vinculados al ciclismo

Los espacios ciclistas (entidades, colectivos y entornos laborales) padecen una alta masculinización. Aunque el ciclismo urbano parece que va plantando cara diversificando los perfiles, se enfrenta a una doble influencia masculina: la herencia del ciclismo deportivo y la generización del espacio público (y más concretamente, de la conducción de vehículos propios).

La preocupación por esta masculinización es reciente. Los colectivos y entidades pro-bici con carácter reivindicativo que surgieron en los 70 y 80 en Barcelona, estaban principalmente marcados por líneas de lucha ecologistas y antimilitaristas. El relevo generacional de estos movimientos trae una apuesta más marcada por incluir la cuestión de género dentro de sus preocupaciones. Para estos cambios, está siendo fundamental el papel que las mujeres están haciendo dentro de las propias organizaciones, muchas de ellas con un alto compromiso con el feminismo. Son ellas las que están identificando las dinámicas patriarcales dentro de los colectivos y las que están promoviendo un cambio desde dentro. También son ellas, en muchas de las ocasiones, las que se encargan de ser pedagógicas con los compañeros.

A menudo parece que, aunque comienzan a romperse, los roles de género dentro de las entidades y colectivos siguen estando estancados. Algunos colectivos, tanto a nivel local como estatal, están intentando ponerle solución a dinámicas desiguales, pero hartas de que no se propongan cambios revolucionarios, muchas mujeres (y también identidades disidentes) han decidido crear espacios no mixtos. Esto es un fenómeno que se ha dado

paralelamente a nivel estatal y cuyo hito se produjo en 2017 en el I Encuentro de Mujeres Ciclistas (en Zaragoza). A partir de ahí, se crea la Red de Mujeres Ciclistas que nace para coordinar a los diferentes colectivos que habían estado surgiendo en los últimos años y que parecían mostrar unas necesidades similares. En el caso concreto de Barcelona, el colectivo ciclista no mixto referente es Cicliques. En 2019, este colectivo lidera la organización del IV Encuentro de Ciclistas Diversas (el cuarto desde el evento de Zaragoza, pero con un nombre renovado para ampliar la inclusividad). Estos eventos son una inyección de energía para muchos colectivos: recuerdan la importancia de estos espacios evidenciando que hay otras formas de hacer alrededor de la bicicleta.

A finales del mismo año aparece el taller de autorreparación de bicicletas Las Palometas. Conviven dos colectivos no mixtos en una misma ciudad, pero con características diferentes. Uno desde las calles, otro desde el taller; dos ámbitos que no dejan de relacionarse. Para que la bici funcione en las calles, necesita del taller; para que el taller funcione, necesita bicicletas en las calles. Ambos colectivos cuestionan maneras de hacer hegemónicas y vinculadas a la masculinidad. La mecánica como *el gran malestar* no desaparece de ninguno de los dos: muchas coinciden en que es la gran asignatura pendiente en esta lucha por el cambio. Dominar la práctica ciclista también pasa por conocer la bicicleta, por eso muchas de las actividades de Cicliques tienen contenido mecánico. Es un ámbito especialmente masculinizado, ocupar estos espacios supone desafiar a los roles de género tradicionales.

El auge del feminismo también ha empujado a los talleres de mecánica profesionales hacia algunos cambios. El capitalismo lila hace de las suyas y el ciclismo femenino es visto por algunos como un negocio. Tener a mecánicas en la plantilla, a veces vende. Sin embargo, en las prácticas se ve que los prejuicios no desisten: también hay quien piensa que las manos de una mujer no son suficientemente expertas como para tocar una bicicleta.

Pero los talleres de mecánica no son los únicos espacios laborales masculinizados. También lo son muchos de los puestos técnicos de movilidad, tiendas de bicicleta (especialmente de ciclismo deportivo) o la ciclomensajería. Básicamente podemos decir que cualquier ámbito laboral vinculado con la bicicleta tiene la mayor parte de caras visibles a hombres. Esto reproduce roles masculinos como referentes que es necesario desmontar. La concepción de la bicicleta como un ámbito de dominio experto masculino

repercute los símbolos que vinculamos con la misma; nos autocondiciona en las prácticas y condiciona la percepción del resto cuando nos exponemos en el espacio público.

Las ciclistas no escapan a las violencias sistémicas

Esta relación entre los símbolos, la concepción de lo masculino y lo femenino, los espacios y la bicicleta, es tan compleja como amplia. Muchas veces los estudios cuantitativos muestran las diferencias de comportamiento entre los hombres y las mujeres, pero no indagan en las percepciones, las experiencias, los símbolos y las dinámicas de poder que pueden contribuir a los análisis. Desde distintos ámbitos, hemos indagado esta relación de ida y vuelta entre la construcción del género y las prácticas ciclistas, advirtiendo que las ciclistas no escapan a las violencias sistémicas y así se refleja en el espacio y en sus cuerpos.

En primer lugar, hemos detectado una relación directa entre el uso de la bicicleta y las distintas etapas vitales. En la infancia, una etapa en la que en nuestros contextos culturales la bicicleta ha sido asociada al juego, la socialización de género y los símbolos que se construyen en torno a la misma son claramente diferenciados. Mientras que educamos bajo diferentes percepciones del riesgo y el cuidado a niños o a niñas, la experiencia en bicicleta será diferente en tanto que es sinónimo de aventura, libertad y caídas. En la adolescencia, la presión del grupo y la moda marcará nuestros hábitos. Existe una conjunción que resulta en el abandono de la bicicleta en la adolescencia: por un lado, no existe una visión cultural extendida de la bicicleta como algo estéticamente moderno para la mayoría de las adolescentes. El casco y los cánones estéticos normativos tampoco ayudan. Por otro lado, la movilidad adolescente es más acotada y Barcelona es una ciudad con distancias caminables (al menos en la escala barrio). Las adolescentes tampoco encuentran la motivación en la accesibilidad. En la edad adulta el rango de movilidad aumenta y los discursos se vuelven más complejos. En el momento histórico actual, la mayoría de adultas vinculan la bicicleta con prácticas fuera de la ciudad o en ocasiones puntuales al ocio urbano. Esto hace que no hayan tenido una relación práctica progresiva con las infraestructuras. La decisión, en esta etapa, atiende a la razón, y la razón puede atender a la practicidad para comenzar a ir en bici, aunque la percepción del miedo puede jugar en contra. En esta balanza del miedo, las necesidades económicas o un alto compromiso con el medio ambiente pueden hacer que finalmente te decidas. Para las personas más dudosas, la bicicleta pública siempre parece ser una buena herramienta de

transición. Con respecto a la tercera edad y haciendo un guiño al cine diremos que *no es país para viejos*. Se identifica un discurso que dice que cuando la generación que ahora va en bicicleta se haga mayor, comenzaremos a ver abuelos/as en bicicleta. Esto es lógico, pero no podemos dejar de pensar que la bicicleta, para las personas mayores, ya es a día de hoy una herramienta que incrementa el bienestar de las usuarias. Encontrar a entrevistadas mayores que fueran en bici no ha sido fácil. Cabe la posibilidad de que una mujer mayor no haya cogido una bicicleta en su vida, por muchas razones; quizás estaba cuidando de su madre, quizás nunca condujo un coche y no sabe cómo enfrentarse a una calle, quizás estaba cuidando primero de sus hijos y después de sus nietos, quizás no se esperaba de ella que fuera en bicicleta. Pero ofrecer zonas para el ciclismo recreativo a ritmos aptos para cuerpos fuera de la norma es fundamental, así como insistir especialmente en programas que alienten el probar, especialmente para ellas y especialmente en una sociedad envejecida.

En segundo lugar, la bicicleta no solo salva al medio ambiente. La bicicleta también salva a las precarias y esto es clave dada la feminización de la pobreza. Da seguridad a las que no tienen para pagarse un taxi por la noche, da facilidades a las que tienen trabajos en condiciones paupérrimas y están obligadas a desplazarse continuamente sin poder pagarse el transporte público, da salud mental a las que no tienen para pagarse la terapia y da salud física a las que no tienen para pagarse el gimnasio. Estos argumentos no son colaboracionistas con políticas reformistas, pero mientras se cambia la estructura del sistema económico, la bicicleta está salvando a la clase trabajadora. Y para que no sea esta quien siga pagando las consecuencias de la desigualdad, se deben de garantizar ciudades seguras para las ciclistas.

En tercer lugar, a pesar de la inseguridad de las infraestructuras por la relación con el tráfico motorizado, el movimiento y la velocidad de la bicicleta aumentan la percepción de seguridad, especialmente durante la noche (o momentos de oscuridad del día). Esto repercute en poder transitar espacios que andando no transitarías y transitarlos con mayor sensación de seguridad repercutiendo en última instancia en un impacto positivo sobre el derecho a la ciudad. En ocasiones la bicicleta ayuda a aumentar el sentimiento de invisibilidad en la ciudad y esto genera un efecto de seguridad (real o no) aumentando a su vez la comodidad con el espacio. Por otro lado, el momento de aparcar la bicicleta aumenta la sensación de indefensión por el hecho de no poder estar alerta con lo que pasa

a tu alrededor. También aumenta la sensación de peligro cuando hay que parar en las señales, lo que lleva a algunas usuarias a exponerse a saltarse semáforos o señales de stop.

En cuarto lugar, tenemos que, por un lado, el ciclismo urbano es foco de conflicto. Esto se debe a que los automóviles han ganado el espacio físico y discursivo durante el siglo XX y los conductores no quieren ver minados sus privilegios. Por otro lado, tenemos un espacio público generizado, escenario de dinámicas desiguitarias, que producen la expulsión simbólica de las mujeres. Las mujeres sufren una conjunción entre el acoso vial y el acoso sexual. En términos de la teoría de la interseccionalidad, una mujer ciclista en el espacio público sufre una doble discriminación (además de la influencia de otras variables). Según las experiencias sobre estas violencias, existen dos discursos polarizados entre la bicicleta como un revulsivo de la agresividad o la bicicleta como un estímulo de placer. La diferencia es que los episodios de agresividad los provoca el entorno hostil de competencia por el espacio, ritmos acelerados, los otros modos de desplazamiento, el riesgo y el estrés vial, mientras que los episodios de placer vienen de la propia relación con la bicicleta y el movimiento.

En quinto lugar, las maneras de moverse con la bicicleta por la ciudad son diferentes y están mediadas por las relaciones de género. Existe una percepción de ciclismo urbano masculino como una forma de ocupar el espacio más competitiva, como alguien que se cree más rápido que el resto, que le gusta ocupar la primera línea antes del semáforo, que no piensa tanto por dónde se mete y por dónde no, siendo más arriesgado. En estas relaciones entre las representaciones simbólicas de lo masculino y lo femenino en el ciclismo urbano, la tipología de bicicleta también tiene su influencia. Si bien las bicicletas de paseo en países con una cultura ciclista madura suelen ser la norma, aquí se vinculan a desplazamientos más lentos, más estables, más aburridos, vinculados a una bici de mujer. La manera en la que eres vista/o tienen que ver con tu bicicleta. En las competencias de las masculinidades, la bicicleta pública no tiene cabida.

En sexto lugar, hablaremos sobre el cuerpo, un elemento inseparable de los desplazamientos en bicicleta. Cuando vamos en bicicleta, nuestra relación con el entorno no tiene ninguna barrera. Ni las sensaciones, ni los estímulos, ni los intercambios, ni las interpelaciones, ni los accidentes; es nuestro cuerpo con y contra la ciudad. Esto significa, por un lado, que nuestra experiencia recae sobre nuestra capacidad física. Si esta es limitada, dependerá en mayor medida de las facilidades (o no facilidades) del entorno. Si

por la socialización de género nos hemos relacionado con nuestro cuerpo de manera desigual, probablemente tendremos una relación desigual con el entorno. Por otro lado, un espacio público donde la regulación (o el intento de regulación) del cuerpo de las mujeres está tan presente, no deja de incidir en la experiencia en bici de estas.

Por último, hablaremos de las maternidades en bicicleta. Tanto a nivel corporal con el embarazo como con los cambios que traen los desplazamientos colectivos cuando nacen los niños/as. Son etapas cargadas de juicios externos: todavía hay quien piensa que una “buena madre” no monta en bici cuando está embarazada y no expone a sus hijos/as a los riesgos del ciclismo urbano. La medicina no saca mucho en claro y los consejos sobre el embarazo son contradictorios. Al final la decisión queda en manos de la propia afectada y, eso sí, todo apunta a que un entorno ciclista favorece que el hábito se mantenga. Sobre los complementos de bici, como las sillitas, hay que señalar que en Barcelona han comenzado a hacer notoria su presencia en la última década (así como diferentes tipologías de bicicleta como la cargobike). Aunque las sillitas ya no llaman tanto la atención, tampoco son todas las madres las que se lanzan. Sorprendentemente hay un perfil de madres favorable para iniciarse en bici con la maternidad: las motoristas. No toleran el transporte público y su relación con el riesgo no les impide coger la bicicleta. Sobre los desplazamientos con niños por la ciudad no es sorprendente que *si no es país para viejos*, tampoco es país para niños/as. Sin embargo, comienza a haber algunos intentos por parte de las familias ciclistas de iniciar a sus criaturas en el ciclismo urbano barcelonés. Esto supone un cambio generacional de las experiencias anteriores, donde la bicicleta en la infancia solo se vinculaba al ocio.

La resistencia es una lucha cotidiana

Esta posición en un sistema que reproduce las desigualdades no es incuestionable. Las mujeres ciclistas están haciendo la resistencia y la están haciendo a diario. Están ocupando espacios que se les ha dicho que no son suyos. Están siendo mecánicas, están siendo técnicas de movilidad y están yendo en bici. Están rompiendo con los roles de género. Están cuestionando las dinámicas de poder y no solo las están cuestionando, sino que están creando espacios paralelos para construir algo nuevo.

Cuando resisten, en sus diversas formas, están aumentando su derecho a la ciudad. Aumentan su accesibilidad, aumentan sus círculos de socialización e incluso se acercan

a espacios de decisión y/o participación a los que no se hubieran acercado antes. Además, aprenden a relacionarse de manera diferente con su cuerpo, aumentando el control.

Este poder suma a la resistencia. También suma a la resistencia el aumento de referentes que se están generando. Es un círculo que se retroalimenta: aumentan las ciclistas, las referentes, el poder y, de nuevo, la resistencia. La bici es motor de un cambio social y también una herramienta del feminismo que está infravalorada. Si el feminismo consigue apropiarse del discurso pro-bici como el movimiento ciclista está intentando incorporar el discurso feminista, ganamos una batalla más en el camino hacia ciudades más igualitarias. Es un deber ocupar estos espacios discursivos críticos para no dejar pasar modelos basados en capitalismo verde o el capitalismo lila.

Futuros pedaleos

Esta tesis deja abiertos múltiples caminos de investigación; puntas de iceberg que han ido aflorando a lo largo del estudio y que tienen un gran potencial dada la escasa preocupación académica a nivel estatal por la conjunción de dos temáticas tan actuales como son el ciclismo urbano y el género.

Por un lado, se ha observado un amplio potencial de investigación vinculado a las clases sociales y el género. La cultura ciclista difiere ampliamente según los privilegios o la precariedad: las formas de entender la bicicleta, las estrategias de desplazamiento, los placeres, los hándicaps.

También existen múltiples posibilidades para estudiar la relación entre la tecnología (la bicicleta como aparato) y la construcción del género. No solo la relación con la mecánica sino la tipología de bicicleta, la relación con el espacio, la vivencia de la ciudad a través del objeto.

Además, para investigaciones futuras se contempla la introducción de otras variables que son fundamentales en la teoría de la interseccionalidad como la raza o la orientación sexual. Con respecto a la orientación sexual, se ha observado que muchos de los referentes en las prácticas ciclistas son las parejas (hombres, heterosexuales) de las entrevistadas. Sería interesante indagar en cómo se construyen estas dinámicas en parejas homosexuales.

Por otro lado, se ha observado que esta temática está muy vinculada a la ciudad de Barcelona y al territorio urbano. Tanto por la actividad de los movimientos sociales en general, del movimiento feminista en lo concreto, así como del movimiento pro-bici. Por otro lado, existe un discurso de comodidad por la pluralidad de los perfiles, del anonimato en bicicleta siendo mujer. Pero se intuye que en zonas rurales estos símbolos se pueden construir de manera diferente.

Por último, pero no menos importante, como reto se propone encaminar nuevos estudios fuera del binarismo de género. Esta investigación tiene una base teórica que recae sobre la socialización de género, que se ubica en una época histórica y territorial en la que se ha regido por el paradigma de la dicotomía. Sin embargo, los espacios pro-bici autogestionados demuestran una afluencia de identidades disidentes que están construyendo una nueva cosmovisión. También es necesario estudiar estas nuevas formas y cómo se relaciona la bicicleta con el género bajo estos planteamientos.

Referencias bibliográficas

- Abord de Chatillon, M. (2021). Feminine velonomy: women's experiences of bicycle repair and maintenance in France and Australia. En D. Zuev, K. Psarikidou, y C. Popan (Eds.), *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*. Oxon, Reino Unido: Routledge.
- Acosta Martín, L. (2013). En torno a género y cuerpo vivido. Las visiones de Pierre Bourdieu e Iris Marion Young. *Enrahonar. Quaderns de Filosofia*, 51, 95–110.
- Akar, G., Fischer, N., y Namgung, M. (2013). Bicycling Choice and Gender Case Study: The Ohio State University. *International Journal of Sustainable Transportation*, 7(5), 347–365.
- Aldred, R., Elliott, B., Woodcock, J., y Goodman, A. (2017). Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age. *Transport Reviews*, 37(1), 29–55.
- Aldred, R. y Jungnickel, K (2012). *Cycling cultures*. Londres. Recuperado de <https://westminsterresearch.westminster.ac.uk/item/8z5y3/cycling-cultures-summary-of-key-findings-and-recommendations>
- Aldred, R., y Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: The case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34.
- Aldred, R., Woodcock, J., y Goodman, A. (2016). Does More Cycling Mean More Diversity in Cycling? *Transport Reviews*, 36(1), 28–44.
- Alonso, L. E. (2003). *La mirada cualitativa en sociología*. Madrid: Editorial Fundamentos.
- Anaya-Boig, E. (2021). Integrated cycling policy: a framework proposal for a research-connected cycling policy innovation. En D. Zuev, K. Psarikidou, y C. Popan (Eds.), *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance* (pp. 19–37). Oxon, Reino Unido: Routledge.
- Anaya-Boig, E., Douch, J., y Castro, A. (2021). The death and life of bike-sharing schemes in Spain: 2003–2018. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 149, 227–236.
- Anaya, E., y Castro, A. (2011). *Balance General de la Bicicleta Pública en España*.
- Anaya, E., y Cebollada, A. (2017). Mobilitat en bicicleta: La política integral. *Papers*, 59, 12–24.
- Anaya, E., y Gorostiza, S. (2013). The Historiography of Cycling Mobility in Spain in the Twentieth Century. *Mobility in History*, 5(1), 37–42.

- Ayuntamiento de Barcelona, (2013). *Plan de Movilidad Urbana de Barcelona PMU 2013-2018*. Barcelona. Recuperado de <http://www.bcnecologia.net/es/proyectos/plan-de-movilidad-urbana-sostenible-de-barcelona-2013-2018>
- Ayuntamiento de Barcelona, (2017). Xarxa de carrils Bici de la ciutat de Barcelona. Recuperado de <https://opendata-ajuntament.barcelona.cat/data/ca/dataset/carril-bici/resource/503251ac-2d7a-4afe-b924-861b188cd60b>
- Ayuntamiento de Barcelona, (2022). El clima de Barcelona. Recuperado 18 de Enero , 2022, de https://www.barcelona.cat/temps/es/climatologia/clima_barcelona
- Barjola, N. (2018). *Microfísica sexista del poder*. Barcelona: Virus Editorial.
- Barómetro de la Bicicleta 2019. (2019). Recuperado 13 de Diciembre, 2021, de <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/2019/12/10/presentacion-del-barometro-de-la-bicicleta-2019/>
- Batterbury, S., y Manga, A. (2021). The sociality of cycling. In G. Norcliffe (Ed.), *The Cycling Companion*. Londres: Routledge.
- Batterbury, S., Manga, A., Kowasch, M., y Lane, R. (2021). Bike kitchens: the community-run repair workshops that help build a culture of cycling. *The Conversation*, (November).
- Baylina, M. (1997). Metodología cualitativa y estudios de geografía y género. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 30, 123–138.
- Bennett, D. L. (2017). Bumps and bicycles: Women's experience of cycle-commuting during pregnancy. *Journal of Transport and Health*, 6, 439–451.
- Blanchar, C. (9 de Octubre de 2021). Barcelona ganará 33 kilómetros de carriles bici hasta 2023. *El País*. Recuperado de <https://elpais.com/espana/catalunya/2021-10-09/barcelona-ganara-33-kilometros-de-carriles-bici-hasta-2023.html#:~:text=La red de carriles bici,durante los próximos dos años.>
- Bofill, A. (2008). *Guia per al planejament urbanístic i l'ordenació urbanística amb la incorporació de criteris de gènere*. Barcelona, España: Institut Català de les Dones. Recuperado de http://dones.gencat.cat/web/.content/03_ambits/docs/publicacions_eines11.pdf
- Bondi, L. (1992). Gender symbols and urban landscapes. *Progress in Human Geography*, 16(2), 157–170.
- Bondi, L. (2005). Gender and the Reality of Cities : embodied identities , social relations and performativities. *Institute of Geography. Online Paper Series of University of Edinburgh*, (GEO-005).

- Bonham, J., Bacchi, C., Wanner, T., Bonham, J., Bacchi, C., y Wanner, T. (2015). Gender and cycling: Gendering cycling subjects and forming bikes, practices and spaces as gendered objects. En J. Bonham y M. Johnson (Eds.), *Cycling Futures* (pp. 179–201). Adelaide, Australia: University of Adelaide Press.
- Bonnell, M. (1990). The Power of the Pedal: The Bicycle and the Turn-of-the-Century Woman. *Nineteenth-Century Contexts*, 14(2), 215–239.
- Borja, J. (2014). Prólogo. En M.D. Garcia Ramon, A. Ortiz, y M. Prats (Eds.), *Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas* (pp. 5–20). Barcelona, España: Icaria Editorial, s.a.
- Borja, J., y Muxí, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Madrid, España: Electa España.
- Bourdieu, P. (1978). Sport and social class. *Social Science Information*, 17(6), 819–840.
- Bourdieu, P. (1991). *El sentido práctico*. Madrid, España: Taurus ediciones.
- Bourdieu, P. (2000). *La dominación masculina*. Barcelona, España: Editorial Anagrama S.A.
- Brey, R., Castillo-Manzano, J. I., y Castro-Nuño, M. (2017). ‘I want to ride my bicycle’: delimiting cyclist typologies. *Applied Economics Letters*, 24(8), 549–552.
- Buehler, R., y Pucher, J. (2012). International Overview: Cycling Trends in Western Europe, North America, and Australia. En J. Pucher y R. Buehler (Eds.), *City cycling* (pp. 9–29). Cambridge, EE.UU: MIT Press.
- Butler, J. (2007). *El género en disputa. El feminismo y la subversión de la identidad*. Barcelona: Paidós Ibérica, S.A.
- Careri, F. (2013). *Walkscapes: el andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili, S.L.
- Casado, J. M. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII(273).
- Cebollada, À. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d’anàlisi Geogràfica*, 48, 105–121.
- Cebollada, À., y Miralles-Guasch, C. (2004). *Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals. Síntesi*, 9. Barcelona.
- Chen, E. (2016). Its Prohibitive Cost: The Bicycle, the New Woman and Conspicuous Display. *Journal of Language, Literature and Culture*, 64(1), 1–17.

- Cicliques. (n.d.). Cicliques. Recuperado 23 de Enero, 2022, de <https://sindominio.net/cicliques/acerca-de/index.html>
- Col·lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista: Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus Editorial.
- Col·lectiu Punt 6. (2020). *Mujeres y personas no binarias en bici. Estudio de movilidad ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista*. Barcelona. Recuperado de http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2020/07/Informe-Final-Dones-Bici_-Castellà.pdf
- Col·lectiu Punt 6 y Anaya, E. (2021). *Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona*. Barcelona. Recuperado de http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2020/07/Informe-Final-Dones-Bici_-Castellà.pdf
- Corona, R. (2017). La emancipación femenina decimonónica a través del denuedo velocipédico. *Femeris: Revista Multidisciplinar de Estudios de Género*, 2(2), 119–136.
- Cox, P. (2015). Cycling Cultures and Social Theory. In *Cycling cultures* (pp. 14–42). Chester, Reino Unido: University of Chester.
- Curiel, M. (2021). Acoso sexual ¿laboral?: las riders denuncian machismo. Recuperado 1 de Febrero 2022, de <https://www.rtve.es/noticias/20210508/acoso-sexual-riders-machismo-clientes-falta-proteccion-laboral/2088289.shtml>
- Dades, O. M. de. (2021). *Anuari Estadístic de la Ciutat de Barcelona*. Barcelona.
- Dávila, M. (2013). Etnografía de la Ciudad desde la Bicicleta. In P. Páramo (Ed.), *La Investigación en Ciencias Sociales: Estrategias de Investigación* (pp. 179–194). Bogotá: Universidad Piloto de Bogotá.
- Díaz, M. S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 112–126.
- Delclòs-Alió, X., y Miralles-Guasch, C. (2021). Jane Jacobs en Barcelona: las condiciones para la vitalidad urbana y su relación con la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 67(1), 51–72.
- Delgado, L. S. (2019). Locus de género : Masculinidades y espacios urbanos en contextos de cambio. *Asparkia*, 35, 45–65.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Editorial Anagrama, S.A.
- Dennis, K., y Urry, J. (2011). *Un mundo sin coches*. Barcelona: Grup Editorial 62. S.L.U.

- Díaz, M. de los A. (1989). Movilidad femenina en la ciudad: notas a partir de un caso. *Documents d'anàlisi Geogràfica*, 14 (Geografia i gènere), 219–239.
- Dickinson, J. E., Kingham, S., Copsey, S., y Pearlman Hougie, D. J. (2003). Employer travel plans, cycling and gender: will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK? *Transportation Research Part D*, 8, 53–67.
- Dill, J., y McNeil, N. (2013). Four types of cyclists? *Transportation Research Record*, (2387), 129–138.
- Diz, C. (2013). ¿Entre dónde y dónde estás tú? Ciclistas invisibles y emigrantes sin papeles: flujos de resistencia y ciudadanía desnacionalizada. *AGIR - Revista Interdisciplinar de Ciências Sociais e Humanas*, 1(1), 341–350.
- Diz, C. (2015). *Políticas y tácticas del cuerpo: retablos de la ciudad activista*. Universidade da Coruña.
- Diz, C. (2016). Objetos tirados, objetos sagrados. Reapropiación tecnológica de la bicicleta. *Revista de Antropología Experimental*, 16(El reto del ciclismo urbano: cuerpo, territorio y artefactos), 147–165.
- Domosh, M., y Seager, J. (2001). *Putting women in place: feminist geographers make sense of the world*. Nueva York: Guilford Press.
- DYM, I. (2019). *Enquesta Baròmetre de la Bicicleta 2019*. Recuperado de https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/estadistica/publicacions_estadistiques/territori_i_mobilitat/Barometre_de_la_Bicicleta/enquesta-barometre-bicicleta-2019.pdf
- Egizabal Suárez, M. (2018). Nuevas formas de reivindicación del derecho al espacio público desde el movimiento feminista. Haciendo frente a los lugares de temor. In *Apropiaciones de la ciudad. Género y producción urbana: La reivindicación del derecho a la ciudad como práctica espacial* (pp. 219–254). Barcelona, España: Pol·len edicions, sccl.
- Elliott, A., y Urry, J. (2010). *Mobile Lives*. Londres: Routledge.
- Emond, C., Tang, W., y Handy, S. (2009). Explaining Gender Difference in Bicycling Behavior. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2125, 16–25.
- England, K. (2015). Producing feminist geographies: Theory, methodologies and research strategies. En S. Aitkin y G. Valentine (Eds.), *Approaches to Human Geography* (2ª Edición, pp. 361–372). Sage.
- England, K. V. L. (1994). Getting personal: Reflexivity, positionality, and feminist research. *Professional Geographer*, 46(1), 80–89.

- Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF). (n.d.). Recuperado 2 de Enero, 2022, de <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/98749>
- Estevan, A., y Sanz, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Madrid, España: Los libros de Catarata.
- Eyer, A., y Ferreira, A. (2015). Taking the tyke on a bike: Mothers' and childless women's space-time geographies in Amsterdam compared. *Environment and Planning A*, 47, 691–708.
- Falú, A. (2009). Violencia y discriminaciones en las ciudades. En A. Falú (Ed.), *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina y Ediciones Sur.
- Fenster, T. (2005). The right to the gendered city: Different formations of belonging in everyday life. *Journal of Gender Studies*, 14(3), 217–231.
- Ferguson, J. M. (2016). Discreet to excrete in the concrete jungle: women bike messengers and their inventive urban strategies in three US cities. *Gender, Place and Culture*, 24(1), 85–96.
- Figuroa, N. (14 de Diciembre de 2020). Revolución feminista en bicicleta: Ciclomarchas contra el acoso callejero y nuevas estrategias de acompañamiento. *El Desconcierto*. Recuperado de <https://www.eldesconcierto.cl/nacional/2020/12/14/mujeres-en-ciclomarchas-vivimos-inseguridad-en-eventos-mixtos-a-causa-del-acoso-de-hombres.html>
- Furth, P. G. (2012). Bicycling Infrastructure for Mass Cycling: En J. Pucher y R. Buehler (Eds.), *City Cycling* (pp. 105–140). The MIT Press.
- Garcia Ramon, M. D., Ortiz, A., y Prats, M. (2014). Introducción. En M. D. Garcia Ramon, A. Ortiz, y M. Prats (Eds.), *Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas* (pp. 21–50). Barcelona, España.
- Garcia Ramon, M. D. (1989). Para no excluir del estudio a la mitad del género humano. Un desafío pendiente en Geografía Humana. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 9, 27–48.
- Garrard, J., Crawford, S., y Hakman, N. (2006). *Revolutions for Women: Increasing women's participation in cycling*. Melbourne.
- Garrard, J., Handy, S., y Dill, J. (2012). Women and Cycling. En J. Pucher y R. Buehler (Eds.), *City Cycling* (pp. 211–234). The MIT Press.
- Garrard, J., Rissel, C., y Bauman, A. (2012). Health benefits of cycling. En J. Pucher y R. Buehler (Eds.), *City cycling* (pp. 31–55). Cambridge, EE.UU: MIT Press.

- Garrard, J., Rose, G., y Lo, S. K. (2007). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46(1), 55–59.
- Garrell R. D., Juares, C., y Pons, P. (2020). *Repartidors i repartidores de plataforma digital. Condicions laborals, necessitats, demandes i perspectives*. Recuperado de https://www.ccoo.cat/pdf_documents/2021/informe-riders-repartidors-plataforma-digital.pdf
- Gehl, J. (2009). *Cities for people*. Copenhagen: Island Press.
- Gehl, J., y Gemzoe, L. (2002). *Nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.
- GESOP. (2019). *Barómetro de la Bicicleta en España*. Recuperado de <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2019/12/RCxB-Barómetro-de-la-Bicicleta-2019.pdf>
- Giddens, A. (1991). *Sociología*. Madrid, España: Alianza.
- Giménez-Salinas, E., y Nomen, R. (2012). Mujeres en la Universidad: cien años de prohibiciones. En V. Miquel, M. Solé, y F. Villar (Eds.), *Doctas, doctoras y catedráticas. Cien años de acceso libre de la mujer a la Universidad* (pp. 57–72). Generalitat de Catalunya.
- Goel, R., Goodman, A., Aldred, R., Nakamura, R., Tatab, L., Garcia, L. M. T., y Woodcock, J. (2022). Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? *Transport Reviews*, 42(1),
- Gorostiza, S., Sillero, A., y Cebollada, À. (2020). «I per què no?» *El retorn de la bicicleta a Barcelona (1977-1997)* (No. Diciembre de 2020). Barcelona.
- Green, E., Hebron, S., y Woodward, D. (1987). Women, Leisure and Social Control. En J. Hanmer y M. Maynard (Eds.), *Women, Violence and Social Control*. Londres, Reino Unido: Macmillan Press LTD.
- Griffin, B. (2006). Cycling and Gender in Victorian Ireland. *Éire-Ireland*, 41(1), 213–241. h
- Grodira, F. (5 de Mayo de 2016). La bicicleta, vehículo en la emancipación de la mujer. *Pikara Magazine*. Recuperado de <https://www.pikaramagazine.com/2016/05/la-bicicleta-vehiculo-en-la-emancipacion-de-la-mujer-2/>
- Grosz, E. (1992). Bodies-cities. In B. Colomina (Ed.), *Sexuality and Space* (pp. 241–253). Nueva York, Estados Unidos: Princeton Architectural Press.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. *Gender, Place and Culture*, 17(1), 5–23.

- Harvey, D. (2014). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI de España.
- Heesch, K. C., Sahlqvist, S., y Garrard, J. (2012). Gender differences in recreational and transport cycling: a cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns, motivators, and constraints. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 9(106), 1–12.
- Heim LaFrombois, M. E. (2019). (Re)Producing and challenging gender in and through urban space: women bicyclists' experiences in Chicago. *Gender, Place and Culture*, 26(5), 659–679.
- Heinen, E., y Handy, S. (2012). Similarities in Attitudes and Norms and the Effect on Bicycle Commuting: Evidence from the Bicycle Cities Davis and Delft. *International Journal of Sustainable Transportation*, 6(5), 257–281.
- Heinen, E., van Wee, B., y Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: An overview of the literature. *Transport Reviews*, 30(1), 59–96.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona, España.
- Hoffmann, M. L., y College, G. A. (2014). Who is “World Class”? Transportation Justice and Bicycle Policy. *Urbanities*, 4(1), 45–61.
- Horton, D., Cox, P., y Rosen, P. (2007). Introduction: cycling in society. En D. Horton, P. Rosen, y P. Cox (Eds.), *Cycling and Society*. Aldershot: Ashgate.
- Huerta, E., y Gálvez, C. (2016). Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla. *Antropología Experimental*, (16), 111–128.
- IDESCAT. (2021). El municipio en cifras. Recuperado 18 de Enero, 2022, de <https://www.idescat.cat/emex/?id=080193ylang=es>
- IERMB. (2019). *Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner 2019*. Recuperado de https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/119315/2/EMEF_2019_Informe_BCN.pdf
- Illich, I. (2015). *Energía y equidad: Los límites sociales de la velocidad*. Madrid, España: Díaz y Pons.
- Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. (2020). Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF): Organització, disseny operatiu i metodologia. 2003-2018. Cerdanyola del Vallès.
- Jacobs, J. (1973). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Barcelona, España: Edicions 62 s/a.

- Jarvis, H., Pratt, A. C., y Wu, P. C. (2001). *The secret life of cities: the social reproduction of everyday life*. Harlow, Estados Unidos: Prentice Hall.
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de La Mujer*, 12(29), 173–197.
- Jirón, P., y Gómez, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social, Revista de Sociología Da USP*, 30(2), 55–72.
- Jirón, P., e Iturra, L. (2014). Travelling the Journey: Understanding Mobility Trajectories by Recreating Research Paths. En *Researching and Representing Mobilities* (pp. 170–190). London: Palgrave Macmillan UK.
- Jirón, P. (2010). Repetition and difference: rhythms and mobile place-making in Santiago de Chile. En T. Edensor (Ed.), *Geographies of rhythm: nature, place, mobilities and bodies*. Londres, Reino Unido: Routledge.
- Joan i Torra, M. (2018). *Anàlisi de la perspectiva de gènere respecte l'espai públic en els protocols contra agressions masclistes dels barris de Gràcia i Poble Sec*. Universidad Politècnica de Catalunya.
- Jordi, M. (2016). Pobres, deportistas y ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades. *Revista de Antropología Experimental*, 16(El reto del ciclismo urbano: cuerpo, territorio y artefactos), 129–146.
- Jungnickel, K., y Aldred, R. (2014). Cycling's Sensory Strategies: How Cyclists Mediate their Exposure to the Urban Environment. *Mobilities*, 9(2), 238–255.
- Katz, C. (2001). Vagabond capitalism and the necessity of social reproduction. *Antipode*, 33(4), 709–728.
- Kohler, M., Lindenberg, L., y Freire, P. (2021). Can a safe cycling city be an inclusive cycling city? Findings on gendered cycling from Sao Paulo, Brazil. En D. Zuev, K. Psarikidou, y C. Popan (Eds.), *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*. Oxon, Reino Unido: Routledge.
- Koskela, H. (1997). “Bold walk and breakings”: Women's spatial confidence versus fear of violence. *Gender, Place and Culture*, 4(3), 301–320.
- Koskela, H. (1999). Gendered Exclusions: Women's Fear of Violence and Changing Relations to Space. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 81(2), 111–124.
- Koskela, H., y Tani, S. (2005). “Sold out!” Women's practices of resistance against

- prostitution related sexual harassment. *Women's Studies International Forum*, 28, 418–429.
- La bici desfonda al transporte público y no arranca entre los jóvenes. (22 de Febrero 2021). *El Periódico*.
- Lange, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Invi N° 71*, 26, 87–106.
- Larsen, J. (2017). The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities. *Environment and Planning A*, 49(4), 876–892.
- Law, R. (1999). Beyond “women and transport”: Towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567–588.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona : Edic. Península.
- Lefebvre, H. (2020). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros.
- Lerner, G. (1990). *La Creación del patriarcado*. Barcelona, España: Crítica, S.A.
- Lewis, R., Sharp, E., Remnant, J., y Redpath, R. (2015). ‘Safe spaces’: Experiences of feminist women-only space. *Sociological Research Online*, 20(4), 1–14.
- Lind, A., Honey-Rosés, J., y Corbera, E. (2021). Rule compliance and desire lines in Barcelona’s cycling network. *Transportation Letters*, 13(10), 728–737.
- Little, J., Peake, L., y Richardson, P. (1988). *Women in cities: gender and the urban environment*. Houndmills: MacMillan Education.
- Longhurst, J. (2015). *Las batallas de la bici*. Pamplona, España: Katakarak Liburuak.
- Longhurst, R. (2001). *Bodies: exploring fluid boundaries*. Londres, Reino Unido: Routledge.
- Longhurst, R. (1998). (Re)presenting shopping centres and bodies: questions of pregnancy. In R. Ainley (Ed.), *New Frontiers of Space, Bodies and Gender*. Londres, Reino Unido: Routledge.
- López, L. (2017). *El ciclismo urbano como movimiento social y su comunicación en el ciberespacio*. *Ciclonautas de Mexicali y Barcelona*. Universitat Autònoma de Barcelona.
- López, L. (2016). Pedalear en la red. Bicicleta, ciudad y movimiento social. *Revista de Antropología Experimental*, 16(El reto del ciclismo urbano: cuerpo, territorio y artefactos), 53–69.
- Lorenzi, E. (2010). Centro social en movimiento. Los talleres de autoreparación de bicicletas en espacios autogestionados. En M. Domínguez, M. Á. Martínez, y E.

Lorenzi (Eds.), *Okupaciones en Movimiento. Derivas, estrategias y prácticas*. Ciempozuelos, España: Tierradenadie Ediciones, S.L.

- Lorenzi, E., y Acero, C. (2016). Observación de la calidad de las políticas de movilidad ciclistas desde la participación. Un estudio comparado de Madrid y Sevilla. *Revista de Antropología Experimental*, 16(El reto del ciclismo urbano: cuerpo, territorio y artefactos), 11–22.
- Lorenzi, E., y Ortega, D. (2016). El reto de la movilidad sostenible. Del cuerpo ciclista al espacio urbano y su observación etnográfica. *Revista de Antropología Experimental*, 16(El reto del ciclismo urbano: cuerpo, territorio y artefactos), 1–10.
- Loukaitou-Sideris, A. (2014). Fear and safety in transit environments from the women's perspective. *Security Journal*, 27(2), 242–256.
- Lovejoy, K., y Handy, S. (2012). Developments in Bicycle Equipment and Its Role in Promoting Cycling as a Travel Mode. En J. Pucher y R. Buehler (Eds.), *City Cycling* (pp. 75–104). The MIT Press.
- Lugo, A. E. (2013). CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: Ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography*.
- Maciejewska, M., y Millares-Guasch, C. (2019). “I have children and thus I drive”: Perceptions and motivations of modal choice among suburban commuting mothers. *Finisterra*, 54(110), 55–74.
- Mackintosh, P. G., y Norcliffe, G. (2007). Men, Women and the Bicycle: Gender and Social Geography of Cycling in the Late Nineteenth-Century. En D. Horton, P. Rosen, y P. Cox (Eds.), *Cycling and Society* (pp. 153–177). Aldershot: Ashgate Publishing Limited.
- Madanipour, A. (2010). Introduction. In *Whose public space? International case studies in urban design and development* (pp. 1–16). Oxon.
- Manifest per a una Barcelona amb carrers amb prioritat per vianants i ciclistes que incorpori una perspectiva feminista. (2020). Recuperado 12 de Diciembre de 2021, de <https://sindominio.net/bicifeminista/>
- Márquez, C. (18 de Mayo de 2011). Contador de bicis 3.0. *El Periódico*. Recuperado de <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20110518/contador-bicis-3-0-1009598>
- Martínez-Salgado, C. (2012). El muestreo en investigación cualitativa: Principios básicos y algunas controversias. *Ciência y Saúde Coletiva*, 17(3), 613–619.
- Massey, D. (1994). *Space, Place, and Gender*. Minneapolis, Estados Unidos: University of Minnesota Press.

- McBeth, M. (2009). Gender and cycling. En G. Letherby y G. Reynolds (Eds.), *Gendered journeys, mobile emotions*. Aldershot: Ashgate Publishing Limited.
- McDowell, L. (2000). *Género, identidad y lugar*. Madrid, España: Ediciones Cátedra.
- Medina, M. Á., y Álvarez, P. (1 de Junio de 2021). Por qué las mujeres pedalean mucho menos que los hombres. *El País*. Recuperado de <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2021-06-21/por-que-las-mujeres-pedalean-mucho-menos-que-los-hombres.html>
- Mensakas. (2019). *Sobre mensakas*. Recuperado 12 de Febrero de 2022 de <https://www.mensakas.com/es/nosotros/>
- Mercedes, L. (n.d.). Les Mercedes: Missatgeria ética, sostenible i inclusiva a Barcelona. Recuperado 12 de Marzo de 2022 de <https://mensajerialesmercedes.com/>
- Miralles-Guasch, C. (1997). *Transport i ciutat. Una reflexió sobre la Barcelona contemporània*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, Servei de Publicacions.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Editorial Ariel.
- Miralles-Guasch, C. (2010). *Dones, mobilitat, temps i ciutats*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, Institut Català de les Dones.
- Miralles-Guasch, C. (2013). La investigación urbano-regional en Iberoamérica ante la crisis mundial: problemas, desafíos, prioridades. In R. I. de I. sobre G. y T. (RII) (Ed.), *Seminario Internacional 20 Aniversario de la RII*. Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León, Facultad de Arquitectura.
- Miralles-Guasch, C., y Cebollada, À. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*.
- Miralles-Guasch, C., Melo, M. M., y Marquet, O. (2016). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place y Culture*, 23(3), 398–417.
- Miralles-Guasch, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad: Un análisis desde la ecología urbana. *Ecología Política*, (15), 123–130.
- Miralles-Guasch, C. (2002). Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. *Documents d'anàlisi Geogràfica*, (41), 107–120.
- Miralles-Guasch, C., y Cebollada, À. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad: una interpretación desde la geografía humana. *Daily Mobility and Sustainability: An Interpretation from the Perspective of Human Geography*, (50), 193–216.

- Mitra, R., y Nash, S. (2018). Can the built environment explain gender gap in cycling? An exploration of university students' travel behavior in Toronto, Canada. *International Journal of Sustainable Transportation*, 0(0), 1–10.
- Monk, J., y García Ramon, M. D. (1987). Geografía feminista: una perspectiva internacional. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 10, 147–157.
- Moreno, N. (2018). *Ladronas victorianas. Cleptomanía y género en el origen de los grandes almacenes*. Madrid: Editorial Antipersona.
- Mosquera, J., Parra, D. C., Gomez, L. F., Sarmiento, O., Schmid, T., y Jacoby, E. (2012). An inside look at active transportation in Bogotá: a qualitative study. *Journal of Physical Activity y Health*, 9(6), 776–785.
- Moss, P., y Dyck, I. (1996). Inquiry into environment and body: women , work , and chronic illness. *Environment and Planning D: Society and Space*, 14, 737–753.
- Mosteiro, M. J. (2010). Los estereotipos de género y su transmisión a través del proceso de socialización. *Investigaciones Actuales de Las Mujeres y Del Género*, 239–252.
- Nacional, E. (9 de Abril de 2021, April 9). Mujeres “riders” denuncian casos de acoso sexual en el trabajo. *El Nacional*. Recuperado de https://www.elnacional.cat/es/sociedad/mujeres-riders-denuncian-casos-acoso-sexual-trabajo_599255_102.html
- Navas Perrone, M. G. (2018). La vida urbana como derecho a la ciudad. In *Apropiaciones de la ciudad. Género y producción urbana: La reivindicación del derecho a la ciudad como práctica espacial* (pp. 27–45). Barcelona, España: Pol-len edicions, sccl.
- Nello-Deakin, S., y Nikolaeva, A. (2021). The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers. *Urban Geography*, 42(3), 289–311.
- Nello, S. (2021). *More than bike lanes: Recognising the physical and social characteristics of urban cycling environments*. University of Amsterdam.
- Norton, P. (2008). *Fighting Traffic : The Dawn of the Motor Age in the American City*,. Cambridge, MA: MIT Press.
- Oakley, A. (1981). Interviewing women: a contradiction in terms. En H. Roberts (Ed.), *Doing feminist research* (pp. 30–61). Londres: Routledge y Kegan Paul.
- Obach, A., y Ramos, M. (2020). Elementos clave para la introducción de la perspectiva de género en las infraestructuras ciclistas. *Hábitat y Sociedad*, (13), 87–105.
- Observatorio del Transporte y la Logística en España; (2020). *Movilidad Urbana y*

Metropolitana: Un gran reto de las ciudades del siglo XXI.

- Oliver-Frauca, L. (2006). La ciudad y el miedo. En J. Nogué y J. Romero (Eds.), *Las otras geografías* (pp. 370–388). Valencia, España.
- Ortega, D., y Martínez, R. (2016). Ciudades a motor y pedales. Apuntes para despejar la confusa selva urbana. *Revista de Antropología Experimental*, 16(El reto del ciclismo urbano: cuerpo, territorio y artefactos), 71–85.
- Ortega, D. (2015). *Ciudadanos en pedales. Una etnografía sobre la nueva cultura de la movilidad. El caso de la ciudad de Valencia*. Universidad de Valencia.
- Ortiz, A., y Baylina, M. (2021). Tesis de geografía y género en España: 30 años de investigación feminista. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 90.
- Ortiz, A., y Garcia Ramon, M. D. (2016). Nuevas tendencias en la geografía de género en España: una revisión de investigaciones publicadas en el último decenio. En M. V. Ibarra y I. Escamilla-Herrera (Eds.), *Geografías feministas de diversas latitudes. Orígenes, desarrollo y temáticas contemporáneas* (pp. 95–122). México D.F., México.
- Ortiz, A., Prats, M., y Baylina, M. (2014). Procesos de apropiación adolescente del espacio público: Otra cara de la renovación urbanística en Barcelona. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 65, 37–57.
- Ortiz, A. (2007). Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. *Territorios: Revista de Estudios Regionales y Urbanos*, (16/17), 11–28.
- Ortiz, A. (2014). Cuerpo, emociones y lugar: aproximaciones teóricas y metodológicas desde la Geografía. *Geographicalia*, (62), 115–131.
- Ortiz, S. (2017). El lado nocturno de la vida cotidiana: un análisis feminista de la planificación urbana nocturna. *Àgora*, 4(7), 55–78.
- Ortiz, S. (2018). La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. *Barcelona Societat: Revista de Investigación y Análisis Social*, Septiembre, 1–15.
- Pain, R. (1991). Space, sexual violence and social control: Integrating geographical and feminist analyses of women's fear of crime. *Progress in Human Geography*, 15(4), 415–431.
- Pérez, E. (6 de Mayo de 2022). Mujeres en bici y en colectivo (I). *El Salto*. Recuperado de [https://www.elsaltodiario.com/saltamontes/mujeres-en-bici-y-en-colectivo-\(i\)](https://www.elsaltodiario.com/saltamontes/mujeres-en-bici-y-en-colectivo-(i))
- Pérez, P. (2013). Reformulando la noción de “Derecho a la ciudad” desde una perspectiva feminista. *Encrucijadas - Revista Crítica de Ciencias Sociales*, 5, 92–105.

- Pérez, R., y Capron, G. (2019). Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópoli latinoamericana. *Quid* 16, 10, 102–128.
- Piedrabuena, C. (2022, February 25). Bicicletas para mujeres, ¿marketing o una verdadera necesidad? *La Vanguardia*.
- Prats, M. (2006). Sexo, género y lugar. En J. Nogué y J. Romero (Eds.), *Las otras geografías* (pp. 493–510). Valencia, España.
- Provansal, D. (2018). Fronteras de género y uso del espacio. En M. G. Navas y M. Makhoulf (Eds.), *Apropiaciones de la ciudad. Género y producción urbana: La reivindicación del derecho a la ciudad como práctica espacial* (pp. 9–24). Barcelona, España: Pol·len edicions, sccl.
- Pucher, J., y Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528.
- Pucher, J., y Buehler, R. (2012). Promoting Cycling for Daily Travel: En J. Pucher y R. Buehler (Eds.), *City Cycling* (pp. 347–364). The MIT Press.
- Pucher, J., Buehler, R., y Seinen, M. (2011). Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(6), 451–475.
- Ravensbergen, L., Buliung, R., y Laliberté, N. (2019). Toward feminist geographies of cycling. *Geography Compass*, 13(7), 1–24.
- Reid, C. (2017). *Bike boom: the unexpected resurgence of cycling*. Washington, Estados Unidos: Island Press.
- Rodó-de-Zárate, M. (2018). Hogares, cuerpos y emociones. Para una concepción feminista del derecho a la ciudad. In *Apropiaciones de la ciudad. Género y producción urbana: La reivindicación del derecho a la ciudad como práctica espacial* (pp. 47–74). Barcelona, España: Pol·len edicions, sccl.
- Rodó-de-Zárate, M., y Baylina, M. (2014). Juventud y heteronormatividad en el espacio público desde una perspectiva interseccional. En M. D. Garcia Ramon, A. Ortiz, y M. Prats (Eds.), *Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas* (pp. 209–230). Barcelona: Icaria Editorial, s.a.
- Rodríguez, T., Fernández, Á., Fernández, A., Sánchez, A., Acero, C., Lorenzi, E., y Sabín, F. (2015). *Procesos de participación ciudadana en la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenible (Bicipart)*.
- Rose, G. (1993). *Feminism and Geography: The Limits of Geographical Knowledge*. Cambridge: Polity Press.

- Rosenbloom, S. (1978). The need for study of women's travel issues. *Transportation*, 7, 347–350.
- Rubien, H. J., y Rubin, I. (1995). *Qualitative Interviewing: The Art of Hearing Data*. Londres: Sage.
- Ruddick, S. (1996). Constructing difference in public spaces: Race, class, and gender as interlocking systems. *Urban Geography*, 17(2), 132–151.
- Saldaña Blasco, D., Amat Garcia, C., Goula Mejón, J., y Cardona Tamayo, H. (2018). Espacios de juego y desigualdades de género en la infancia. In *Apropiaciones de la ciudad. Género y producción urbana: La reivindicación del derecho a la ciudad como práctica espacial* (pp. 153–184). Barcelona, España: Pol-len edicions, sccl.
- Salvajes, L. B. (2017). Pedaleando hacia el II Encuentro de Mujeres Ciclistas. Recuperado 6 de Febrero de 2022, de <https://bielassalvajes.wordpress.com/ultimas-cosas/>
- Sánchez de Madariaga, I., y Zucchini, E. (2020). The “mobility of care” in Madrid: Applying innovative criteria for transportation policies. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89–102.
- Santos, X. M. (2016). Los estudios de género y sexualidad en España a través de las revistas de geografía (1990-2014). *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 62(2), 427.
- Sanz, A. (2005). *El viaje de las palabras. Informe de Valladolid: El derecho a la movilidad*. Valladolid.
- Sanz, A. (2008). *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Madrid.
- Sayagh, D. (2018). *Pourquoi les dolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique*. Université Paris-Est.
- Scheiner, J. (2014). Gendered key events in the life course: Effects on changes in travel mode choice over time. *Journal of Transport Geography*, 37, 47–60.
- Scheiner, J., y Holz-Rau, C. (2015). Women's complex daily lives: a gendered look at trip chaining and activity pattern entropy in Germany. *Transportation*, 44(1), 117–138.
- Schollaert, U. (2002). *La ciudad, los niños y la movilidad*. Luxemburgo.
- Secchi, B. (2015). *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Shaheen, S. A., Guzman, S., y Zhang, H. (2012). Bikesharing across the Globe. En J.Pucher y R. Buehler (Eds.), *City Cycling* (pp. 183–210). The MIT Press.

- Shepard, B., y Moore, K. (2002). Reclaiming the Streets of New York (for a World without Cars). En C. Carlsson (Ed.), *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*. Oakland: AK Press.
- Sillero, A. (2016). *La introducción de la bicicleta en la ciudad: Conflictos peatón-bicicleta en Barcelona*. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Simpson, C. (2001). Respectable identities: New Zealand nineteenth-century “new women” - on bicycles! *The International Journal of the History of Sport*, 18(2), 54–77.
- Soto, P. (2014). Patriarcado y Orden Urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. *Revista Venezolana de Estudios de La Mujer*, 19(42), 199–214.
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 127–146.
- Souza, A. C. S., Bittencourt, L., y Taco, P. W. G. (2018). Women's perspective in pedestrian mobility planning: The case of Brasília. *Transportation Research Procedia*, 33, 131–138.
- Spinney, J. (2010). Improvising Rhythms: Re-reading Urban Time and Space through Everyday Practices of Cycling. In T. Edensor (Ed.), *Geographies of Rhythm*. Burlington, EE.UU.: Ashgate.
- Steinbach, R., Green, J., Datta, J., y Edwards, P. (2011). Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Social Science and Medicine*, 72(7), 1123–1130.
- Surt, F. (2018). Una formación en mecánica sólo para mujeres nos ayuda a empoderarnos en un ámbito en el que parece que los hombres están en ventaja. Recuperado 10 de Diciembre de <https://www.surt.org/es/actualitat-es/una-formacion-en-mecanica-solo-para-mujeres-nos-ayuda-a-empoderar-nos-en-un-ambito-en-el-que-parece-que-los-hombres-estan-en-ventaja/>
- Taylor, P. (2018). *Cycling Towards a Convivial City: Experiences from Barcelona*. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Tobío, C. (1995). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. *Boletín CF-S*, 13, 1–9.
- Tonucci, F. (1997). *La ciudad de los niños*. Madrid, España: Fundación Germán Ruipérez.
- Tranter, P. (2012). Effective Speed: En J. Pucher y R. Buehler (Eds.), *City Cycling* (pp. 57–74). The MIT Press.

- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Valentine, G. (1989). The Geography of Women's Fear. *Area*, 21(4), 385–390.
- Valentine, G. (1992). Images of Danger: Women's Sources of Information about the Spatial Distribution of Male Violence. *Area*, 24(1), 22–29.
- Valentine, G. (2004). *Public Space and the Culture of Childhood*. Nueva York, EE.UU: Routledge.
- Valentine, G. (2008). Theorizing and Researching Intersectionality: A Challenge for Feminist Geography, 59(1), 10–21.
- Valles, M. (2002). *Entrevistas cualitativas*. Madrid, España: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Valles, M. (1997). *Técnicas cualitativas de investigación social : reflexión metodológica y práctica profesional*. Síntesis.
- van der Kloof, A. (2015). Lessons Learned Through Training Immigrant Women in the Netherlands to Cycle. In P. Cox (Ed), *Cycling cultures* (pp. 78–105). Chester, Reino Unido: University of Chester.
- Vaquerizo, T. (16 de Enero 2017). Así se convirtió la bici en un símbolo de libertad para la mujer. *El País SModa*. Recuperado de <https://smoda.elpais.com/moda/asi-se-convirtio-la-bici-simbolo-libertad-la-mujer/>
- Villescas, F., Pérez, M., Carbonell, O., y Nicolás, M. (2016). Hacia una ciudad en velocípedo: El papel de los niños como agentes esenciales de cambio. *Revista de Antropología Experimental*, 16(El reto del ciclismo urbano: cuerpo, territorio y artefactos), 167–181.
- Virilio, P. (2006). *Speed and Politics*. Los Ángeles, Estados Unidos: Semiotext(e).
- Vivanco, L. A. (2013). *Reconsidering the bicycle: an anthropological perspective on a new (old) thing*. Oxon, Reino Unido: Routledge.
- Wattis, L., Green, E., y Radford, J. (2011). Women students' perceptions of crime and safety: Negotiating fear and risk in an English post-industrial landscape. *Gender, Place and*, 749–767.
- Wengraf, T. (2001). *Qualitative research interviewing : biographic narrative and semi-structured methods*. London: Sage.
- Whitzman, C. (2013). Women's safety and everyday mobility. En C. Whitzman, C. Legacy, C. Andrew, F. Klodawsky, M. Shaw, y K. Viswanath (Eds.), *Building inclusive cities: Women's safety and the right to the city* (pp. 35–52). Oxon, Reino

Unido: Routledge.

Williams, R. (1985). *Keywords: a vocabulary of culture and society*. Nueva York, Estados Unidos: Oxford University Press.

Wolf, W. (1996). *Car Mania: A Critical History of Transport*. Londres: Pluto Press.

Yagüe, Á. (2015). *El Movimiento de Defensa de la Bicicleta en España (1980-1995)*. Universidad Complutense de Madrid.

Young, I. M. (2005). *On Female Body Experience: "Throwing like a girl" and Other Essays*. En *Female Body Experience "Throwing like a Girl" and other essays*. Nueva York, EE.UU.: Oxford University Press, Inc.

Zunino, D. (2018). Ciudades, prácticas y representaciones del movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. *Tempo Social, Revista de Sociología Da USP*, 30(2), 33–54.

Índice de figuras

Figura 1: Taller autorreparación de bicicletas en La Raposa	p. 83
Figura 2: Carteles del evento de ciclistas diversas de Barcelona y de Bilbao	p. 84
Figura 3: Taller de autorreparación de bicis no mixto Las Palometas.....	p. 85
Figura 4: Curso de mecánica no mixto en la Escuela EMEB	p. 85
Figura 5: Variables de las entrevistas semi-estructuradas	p. 90
Figura 6: Porcentaje de desplazamientos en bicicleta según el género.....	p. 103
Figura 7: Acción reivindicativa de Amics de la Bici	p. 109
Figura 8: Foto satírica sobre la falta de aparcamientos bici	p. 120
Figura 9: Encuentro de Ciclistas Diversas en Barcelona	p. 124
Figura 10: Encuentro de Ciclistas Diversas en Bilbao	p. 125
Figura 11: Pegatina de la Impremta Col·lectiva de Can Batlló	p. 127
Figura 12 : Taller de Las Palometas (Interior)	p. 130
Figura 13 : Usuaris del taller de Las Palometas en la calle	p. 132
Figura 14: Mujer aparcando su bicicleta por la noche	p. 174
Figura 15: Mujer saltándose un semáforo.....	p. 167
Figura 16: Conjunción del acoso que viven las mujeres en bicicleta	p. 173
Figura 17: Relación entre percepción de acoso y experiencias vividas.....	p. 175
Figura 18: Relación de los cuerpos entre carriles bici y calzada	p. 184
Figura 19: Reunión en el taller no mixto de Las Palometas.....	p. 213
Figura 20: Ilustración de Flavita Banana	p. 217

Índice de tablas

Tabla 1. Registro de eventos ciclistas.....	p. 86
Tabla 2: Entrevistas semi-estructuradas realizadas.....	p. 92