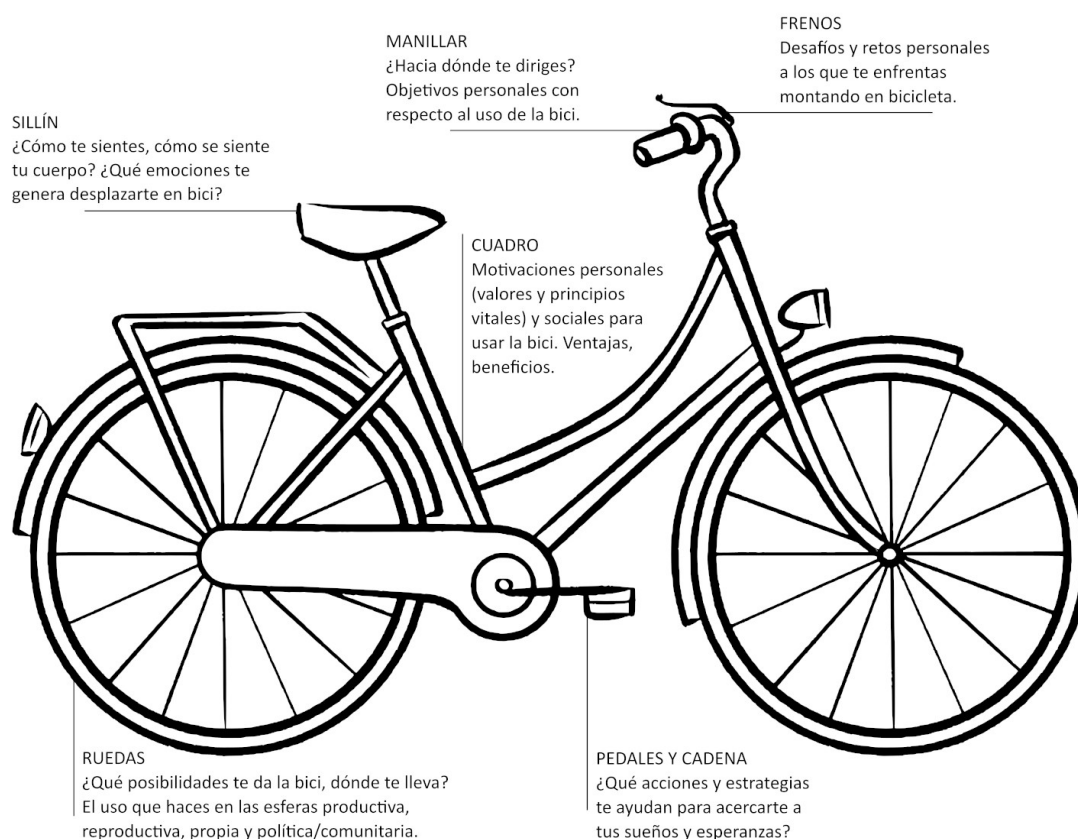


MUJERES EN BICI

POR LAS CALLES DE LAS CAPITALAS VASCAS

DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO CON PERSPECTIVA FEMINISTA



EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

LAURA LATORRE HERNANDO

GUILLERMO VERA IDOATE

2025

Título: Mujeres en bici por las calles de las capitales vascas. Diagnóstico participativo con perspectiva de género.

Equipo de investigación: Laura Latorre Hernando y Guillermo Vera Idoate

Imagen de portada: “La vida pedaleando”. Elaboración propia a partir de Jorge y Chimpén-López (2018) y Leger (2016)



Eusko Jaurlaritzak
Eusko Jaurlaritza



Organismo Autónomo del
GOBIERNO VASCO

EMAKUNDE - INSTITUTO VASCO DE LA MUJER

BECAS DE TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN EN MATERIA DE
IGUALDAD DE MUJERES Y HOMBRES PARA EL AÑO 2024

LAURA LATORRE HERNANDO, investigadora, formadora, terapeuta narrativa y ciclista urbana. Me interesa conjugar el enfoque de las prácticas narrativas con la investigación social con perspectiva feminista. A lo largo de mi trayectoria profesional me he dedicado tanto al análisis de las violencias machistas como a la reflexión en torno a las respuestas personales y sociales ante dichas violencias.

Como tantas otras personas socializadas como mujeres de clase trabajadora no tuve la oportunidad de aprender a montar en bici en mi infancia. Sin embargo, es mi medio de transporte por la ciudad desde hace ya quince años. Además, desde que nació mi hijo lo transporto en mi bici cotidianamente y aunque ha sido todo un desafío para mí, es una actividad compartida con él que me da muchas alegrías.

GUILLERMO VERA IDOATE, con multiformaciones en diversos ámbitos entre los que destaca la sociología con especialización en antropología y en ética ecológica y educación ambiental. Me interesan las diversas maneras en que nos enfrentamos a los desafíos de la emergencia climática del capitaloceno y sus consecuencias.

Como a otros niños de mi generación, me enseñaron a andar en bici desde pequeño y siempre he tenido una cerca. Con la bici he recorrido las ciudades y pueblos en los que he vivido, la he utilizado como medio de transporte, como ocio y como activismo en Masas Críticas y Huelgas Generales. Desde hace cuatro años también transporto a mi hijo, disfrutando de muchos momentos con él y deseando que experimente nuevas emociones en su propia bici.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, nos gustaría agradecer su colaboración a todas las mujeres que han participado en la presente investigación, ya sea contándonos su experiencia en una conversación individual, participando en los grupos de discusión o compartiendo sus vivencias en encuentros informales. Sin sus palabras y reflexiones esta investigación no tendría ningún sentido. También agradecemos a todas aquellas que estuvieron interesadas pero que por diversas circunstancias finalmente no pudieron participar.

Agradecemos a Emakunde su apoyo económico e institucional, y sobre todo su interés en incluir entre sus becas un estudio en torno a la movilidad ciclista en el entorno urbano con perspectiva feminista.

Nos gustaría hacer una mención especial a las mujeres de los grupos de BBT y carretera: ELLAbikes (Gasteiz), MTB Andreak (Bilbo), Wayra sobre ruedas (Basauri), BTTetas (Donostia) y Abiankara cycling (Donostia), tanto por su participación en la investigación como por su apoyo en la difusión de la convocatoria. También agradecemos su participación a las trabajadoras de la cooperativa Eraman (Gasteiz).

Así mismo, resaltamos el interés mostrado en nuestra investigación y la ayuda que nos han brindado las asociaciones en defensa de las personas ciclistas en la ciudad, Gasteizko Bizikleteroak (Gasteiz), BizizBizi (Bilbao) y Kalapie (Donostia).

Agradecemos a las Masas Críticas organizadas en Gasteiz y Donostia por su acogida y por movilizar e impulsar el derecho a la ciudad de las personas ciclistas.

Valoramos la contribución que algunas personas han hecho a nuestra investigación, compartiendo con nosotras sus conocimientos y contactos: Sara Ortíz (Col·lectiu Punt 6), Erkuden Almagro (Bizikume – Mujeres en Bici), Amaia Nerekan e Itziar Zorita (directoras del documental “Cara de bicicleta”), Leire Sarobe (Zikloteka, Donostia), Julen Izagirre (Kalapie), Itsaso Fernández y José Manuel Gómez (Bizikletaz Adinik Ez, Donostia).

Agradecemos también a nuestras amistades en las tres ciudades y a los espacios cómplices de Bilbao que han colaborado tanto con la difusión, como con las ideas: la comunidad Wikitoki, Pikara Magazine y La Sinsorga.

Finalmente, queremos agradecer a N., nuestro hijo de cuatro años, por acompañarnos en nuestros recorridos por las capitales vascas y por enseñarnos tanto sobre lo que significa cuidar. Y a todas las personas que han colaborado con los cuidados este tiempo.

Como no podía ser de otra forma, dedicamos esta investigación a todas las mujeres que se mueven en bici por las ciudades, porque entre todas estamos contribuyendo a crear nuevos mundos posibles.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	9
2. MARCO TEÓRICO.....	13
2.1. Androcentrismo, género, interseccionalidad.....	13
2.1.1. Herramientas de control patriarcal.....	13
2.1.2. La interseccionalidad.....	16
2.2. Movilidades desiguales en el contexto capitalista y patriarcal.....	17
2.2.1. Ciudades y coches: una explosión a motor.....	17
2.2.2. Espacio público y ocultación (del trabajo) de las mujeres.....	18
2.2.3. Brecha del tiempo y su influencia en la movilidad de las mujeres.....	20
2.2.4. Violencias machistas y sus dimensiones espaciales.....	21
2.3. Mujeres en bici por las calles de la ciudad: exclusiones múltiples.....	22
2.4. Imaginar la ciudad feminista.....	24
3. METODOLOGÍA Y DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN.....	27
3.1. Planteamiento de la investigación.....	27
3.1.1. Documentación y diseño de la investigación.....	27
3.1.2. Objetivos de la investigación.....	27
3.1.3. Estructura de categorías analíticas.....	28
3.2. Puntos de partida.....	29
3.2.1. Conocimiento situado.....	29
3.2.2. ¿Por qué dar voz y protagonismo a las personas socializadas como mujeres?..	30
3.2.3. Metodología cualitativa.....	30
3.2.4. El enfoque narrativo.....	31
3.3. Trabajo de campo.....	32
3.3.1. Preparación.....	32
3.3.2. Observación participante.....	33
3.3.3. Perfil de las mujeres participantes.....	35
3.3.4. Entrevistas en profundidad.....	37
3.3.5. Grupos de discusión.....	38
3.3.6. Anonimato y códigos utilizados.....	43
4. RESULTADOS.....	45
4.1. Relatos de las mujeres sobre su relación con la bicicleta.....	45
4.1.1. Historia de aprendizaje.....	45
4.1.2. Tipo de bicicleta.....	47
4.2. Motivaciones personales y sociales.....	51
4.3. Posibilidades de la bici y el espacio urbano.....	54
4.3.1. Influencia positiva de los contextos de socialización.....	55
4.3.2. Usos de la bici en la vida cotidiana.....	59
4.3.3. Infraestructuras ciclistas utilizadas.....	67
4.3.4. Estrategias de autocuidado en la bici.....	72
4.3.5. Hacer la ciudad desde el cuerpo: emociones y vivencias.....	83
4.4. Limitaciones y desafíos en el espacio público.....	88
4.4.1. Infraestructura y políticas públicas.....	88
4.4.2. Condiciones meteorológicas.....	103
4.4.3. Pedalear con la infancia.....	103
4.4.4. Competencias técnicas.....	105

4.4.5. Intersecciones de clase y migración.....	106
4.5. Experiencias de violencia en la movilidad ciclista.....	108
4.5.1. Violencia motorizada y conflictos de convivencia.....	108
4.5.2. Violencias machistas.....	110
4.5.3. Prepotencia y paternalismo.....	113
4.5.4. Presión estética y violencia sexualizada.....	114
4.5.5. Masculinización de establecimientos ciclistas.....	116
4.6. Respuestas de las mujeres ciclistas.....	118
4.6.1. Respuestas a vivencias significativas negativas.....	118
4.6.2. Apropiaciones de la ciudad.....	122
4.7. Protagonismo de las mujeres ciclistas.....	124
4.7.1. Referentes de mujeres ciclistas.....	124
4.7.2. Asociaciones de mujeres.....	126
4.8. Comunidad ciclista.....	129
4.8.1. Asociaciones ciclistas urbanas.....	129
4.8.2. Cultura de la bicicleta y estructuras comunitarias.....	133
4.8.3. Masa Crítica.....	139
5. CONCLUSIONES.....	143
5.1. Facilitadores para el uso de la bici en el entorno urbano.....	143
5.2. Estrategias de autocuidado en el uso de la bici.....	144
5.3. Barreras y desafíos en la movilidad ciclista.....	145
5.4. Experiencias de violencia en el uso urbano de la bici.....	148
5.5. Respuestas a la violencia y apropiaciones de la ciudad.....	150
5.6. Protagonismo de las mujeres y comunidad ciclista.....	152
6. PROPUESTAS.....	153
6.1. Educativas: implementar la bicicleta en el ámbito escolar.....	153
6.2. Promoción de la cultura ciclista.....	154
6.3. Sensibilización.....	156
6.4. Formación.....	157
6.5. Políticas públicas y gobernanza.....	157
6.6. Ayudas y economía circular de la bicicleta.....	159
6.7. Infraestructuras: accesibilidad y funcionalidad.....	160
6.7.1. Bidegorris.....	160
6.7.2. Aparcabicis.....	161
6.7.3. Intermodalidad.....	161
6.7.4. Orientación.....	162
7. NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.....	163
8. BIBLIOGRAFÍA.....	165
9. ANEXOS.....	175
9.1. Anexo I: Guión orientativo de entrevista-conversación.....	175
9.2. Anexo II: La vida pedaleando.....	179
9.3. Anexo III: Mapa de emociones y ruta.....	184

1. INTRODUCCIÓN

Esta investigación ha sido posible gracias a una beca de investigación de Emakunde en la convocatoria de 2024. Presentamos esta propuesta porque creemos que puede aportar socialmente en varios aspectos que consideramos de vital importancia en el contexto en el que vivimos. Por un lado, dotar de protagonismo a las vivencias de las mujeres pone luz sobre la experiencia de al menos la mitad de la sociedad normalmente invisibilizada, en tanto que no vista ni tomada en cuenta, además de mostrar y hacer frente a las desigualdades producidas por un sistema social embebido de patriarcado e ideología capitalista. Por otro lado, la apuesta por la bicicleta como medio de desplazamiento en la ciudad ayuda a visibilizar e imaginar alternativas reales y posibles al uso masivo de automóviles, al consumo desmedido de combustibles fósiles, al desarrollismo que destruye la naturaleza y a unas ciudades contaminadas y grises (de hormigón y asfalto) que nos enferman.

Nos basamos en otras investigaciones, todavía escasas, sobre las vivencias de las mujeres ciclistas urbanas, en nuestro propio bagaje como ciclistas urbanas y en la experiencia de investigación feminista desarrollada por las dos personas del grupo de investigación, unas relacionadas con la movilidad ciclista de las mujeres (Mateo y Vera, 2016), otras sobre las violencias machistas y sobre las respuestas de las mujeres (Latorre, 2020 y 2022).

Centramos esta investigación en el contexto geográfico de las tres capitales de la Comunidad Autónoma del País Vasco sin olvidar que actualmente los límites de las ciudades se desdibujan en sus respectivas áreas metropolitanas y en el continuo urbano-rural que muchas veces dificulta marcar unas fronteras políticas claras. De todos modos, entendemos que las tres ciudades ejercen una fuerte influencia en su correspondiente área y también en las políticas públicas de administraciones superiores, como las Diputaciones Forales e incluso el Gobierno Vasco, por lo que podrían desempeñar un papel de impulsoras y dinamizadoras de nuevas políticas de movilidad.

Partimos, entonces, del hecho de que hay mujeres que pedalean en su bicis por las calles de las tres capitales vascas. Pero, ¿cuántas mujeres son? Si acudimos a los datos de investigaciones estatales como el Barómetro de la bicicleta (2024) o Las cuentas de la bicicleta II (2024) nos encontramos que existe una brecha de género en el uso de la bicicleta y las mujeres utilizan la bici mucho menos que los hombres: 34 puntos porcentuales (p.p.) menos. En Euskadi los datos de la brecha de género se repiten oscilando entre los 10 p.p. de Gasteiz a los 32 p.p. de Bilbo, pasando por los 20 p.p. de Donostia (ver [Tabla 1](#)).

Pero, ¿no decían las estadísticas que las mujeres hacen uso de medios de desplazamientos más sostenibles que los hombres? En muchos informes, estudios y estadísticas se amalgaman los datos del modo de desplazamiento a pie junto con el modo de desplazamiento en bicicleta y se queda así ocultada una brecha de género muy importante y a la que consideramos que no se le ha dado demasiada importancia. Se sabe que las mujeres utilizan menos el coche privado y más los medios de transporte públicos y colectivos. También que caminan más que los hombres. Pero, en cambio, aunque cada vez más mujeres se suben a sus bicicletas para sus desplazamientos cotidianos, en general pedalean menos que los hombres.

Como con el resto de desigualdades que todavía existen en nuestras sociedades, cuando vemos un patrón de movilidad desigual, sabemos que detrás se esconden desigualdades de género, influidas también por otro tipo de desigualdades e intersecciones de opresión y privilegios.

Utilizar la perspectiva feminista nos ayuda a poner en cuestión la naturalización de este escenario (la ciudad cochista) y de esta escena (la brecha de género en la movilidad ciclista). Es por ello que nos hacemos varias preguntas de investigación. ¿Cómo narrar el desarrollo urbanístico depredador de recursos naturales y bienes comunes? ¿Cómo entender el protagonismo dado a las actividades productivas frente a las actividades de cuidado relacionadas con el sostenimiento de la vida? ¿Cómo explicar las diferentes pautas de movilidad de las personas socializadas como hombres y como mujeres? ¿Cómo abordar las formas diferentes de percibir y ocupar el espacio público? ¿Cómo usan las mujeres la bicicleta en el espacio urbano? ¿Qué ventajas y posibilidades destacan para su movilidad cotidiana? ¿Qué impedimentos? ¿Tienen las mujeres problemáticas específicas en comparación con los hombres? ¿De qué manera influye, además, la clase social? ¿La edad? ¿Y la racialización? ¿Las políticas públicas de movilidad urbana sostenible tienen en cuenta los trabajos de cuidados y reproductivos? ¿Qué acciones específicas podrían impulsar el uso de la bicicleta entre las mujeres en la ciudad? ¿Qué cambios habría que realizar, no solo en la infraestructura, sino culturales o educativos? ¿Cómo abordar estos desafíos desde una perspectiva feminista? ¿Cómo nos imaginamos una ciudad amable e inclusiva para las ciclistas? ¿Cómo imaginamos y construimos colectivamente unos barrios y ciudades feministas, cuidadoras y ecológicas?

Vivimos en unas ciudades y con unos medios de transporte que tienen una aportación muy considerable a la actual crisis ecológica que hunde sus raíces en una ideología dualista,

individualista y androantropocéntrica (Puleo, 2022; Hernando, 2018), además de capitalista (Harvey, 2007; Moore, 2016) y heteropatriarcal (Pérez Orozco, 2014; Federici, 2010). La huella ecológica de la humanidad, además de ser muy desigual entre países y clases sociales, se ha multiplicado por tres entre 1961 y 2022 y la biocapacidad ha disminuido un 50% (WWF, s.f.). Euskadi tiene una huella ecológica de 4,32 hectáreas globales por habitante, lo que supone que si todos los habitantes del planeta tuvieran nuestras mismas pautas de consumo necesitaríamos los recursos de 2,65 planetas Tierra (Ihobe, 2019). Por otro lado, la industria del automóvil es una de las más nocivas para la salud de los ecosistemas al ser altamente extractiva de materiales y energía y estar relacionada con procesos de destrucción de la naturaleza, colonización y guerra en gran parte del mundo, especialmente en regiones y países del Sur global (Knowles, 2024). El tipo de movilidad autocentrada es insostenible en términos energéticos, destruye los ecosistemas y perjudica la salud de las personas (gases de efecto invernadero y otras sustancias tóxicas), además de dificultar la movilidad sostenible amenazando la comodidad de las personas peatonas, la seguridad de las ciclistas y la eficacia del transporte público colectivo.

La calidad del aire de las ciudades, aunque ha mejorado, sigue siendo deficiente en cuestión de afecciones a la salud, produciendo un exceso de mortalidad, morbilidad y coste económico. En Euskadi, “los grandes núcleos urbanos tienen mayores concentraciones de vehículos, generadores de mala calidad del aire y mayor ruido ambiental, lo que sumado al efecto “isla de calor” y una menor proporción de arbolado y espacios verdes conduce a peores resultados [de salud ambiental]” (Ihobe, 2024). Según Ecologistas en Acción (2025) teniendo en cuenta los valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud, el aire contaminado afectó a la totalidad de la población. Son datos que confirman desde la iniciativa Cycling With Clean Air, coordinada por ConBici, una investigación de ciencia ciudadana en diferentes ciudades del Estado español que, mediante dispositivos portátiles instalados las bicicletas de las personas voluntarias, recopila datos en tiempo real sobre partículas PM2.5. Por ejemplo, según el último informe, en el apartado de mediciones en entornos escolares “durante los horarios de entrada y salida escolar, las mediciones duplican los valores seguros, exponiendo a niños y niñas a niveles de contaminación que comprometen su salud presente y futura” (ConBici, 2025).

Hasta ahora las ciudades han otorgado todo el protagonismo a los coches, lo que ha implicado un freno al transporte público y también que moverse en bicicleta suponga asumir un riesgo y un peligro para la propia vida. Hasta ahora no se ha reconocido la experiencia de

las mujeres y, mucho menos, las de las mujeres ciclistas. Por todo ello, se hace necesario que las ciudades tomen determinaciones contundentes para la promoción efectiva de la movilidad activa (peatonal y ciclista) y la mejora del transporte público colectivo teniendo en cuenta la perspectiva feminista.

Por último, en el contexto del marco amplio de los OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE esta investigación pretende contribuir a alcanzar los objetivos y compromisos adquiridos por el Gobierno Vasco, principalmente en:

- Objetivo 3. SALUD Y BIENESTAR: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades
- Objetivo 5. IGUALDAD DE GÉNERO: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.
- Objetivo 11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.
- Objetivo 13. ACCIÓN POR EL CLIMA: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. ANDROCENTRISMO, GÉNERO, INTERSECCIONALIDAD

2.1.1. Herramientas de control patriarcal

En nuestro trabajo de investigación nos interesa exponer tres herramientas de control de los sistemas de dominación en los que habitamos, que colaboran en que la mirada androcéntrica impregne nuestra vida cotidiana.

El modelo binario hegemónico, la socialización desigual y la naturalización, individualización y normalización de las diferencias de género tienen implicaciones directas en la vida de las personas en cuanto a las expectativas sociales sobre lo que deben hacer, cómo tienen que actuar, cuál tiene que ser su apariencia, qué actividades pueden realizar o qué espacios deben ocupar, entre otras. Esto también tiene consecuencias en las opciones de movilidad de las que disponemos en el entorno urbano y por tanto en los usos de la bici.

2.1.1.1. Naturalización de las desigualdades y los privilegios

La primera herramienta de control es la idea de naturaleza relacionada con la categoría de género. En nuestro contexto se siguen naturalizando características asignadas a las personas leídas como mujeres y como hombres, convirtiéndose en inamovibles y por tanto imposibles de cuestionar o modificar. Es una manera muy eficiente de quitarnos la agencia, promover la desesperanza y perpetuar la violencia.

En este sentido, se asume por ejemplo que las mujeres prefieren no usar la bici en el contexto urbano ya que por naturaleza son menos habilidosas o más miedosas, mientras a los hombres se les presupone mayor capacidad física y seguridad para afrontar riesgos, por lo que se entiende que están más preparados naturalmente para el ciclismo.

Sin embargo, desde nuestra posición entendemos el género como un conjunto de roles, comportamientos, valores, capacidades, actividades, características, actitudes, etc., que se consideran apropiados para personas leídas como hombres y como mujeres, y que varían según la sociedad y la época histórica. Estos atributos, y las posibilidades de vida y relaciones sociales que derivan de ellos, son construcciones sociales y culturales y se aprenden a través del proceso de socialización. Por tanto, asumimos que es un concepto inestable, variable, cambiante en el espacio y el tiempo, tiene una geografía y una historia (Menéndez, 2010).

Según Judith Butler el género sale a la luz a raíz de normas obligatorias que nos exigen convertirnos en un género o en el otro (generalmente en un marco de carácter estrictamente binario). En este sentido, la reproducción del género conlleva siempre una negociación con el poder (Butler, 2017). La categoría de género se organiza jerárquicamente basándose en una forma androcéntrica de entender la realidad, esto es, lo asignado a lo masculino tradicional tiene mayor prestigio y consideración social que lo femenino, y se constituye como lo central, universal y deseable para todas las personas. De hecho, la socialización como mujer, todavía hoy, está impregnada de una lógica del desprestigio y la minusvaloración permanentes. El androcentrismo constituye una visión distorsionadora y empobrecedora de la realidad que oculta relaciones de poder y de opresión del orden simbólico masculino sobre las mujeres (García García, 2002).

Partimos por tanto de una postura posestructuralista considerando que la complejidad de las acciones humanas surge de los contextos en los que habitamos, no son fruto de nuestra naturaleza humana. Retomando las palabras de Gloria Anzaldúa, “la cultura moldea nuestras creencias. Percibimos la versión de la realidad que ella comunica. Paradigmas dominantes, conceptos predefinidos que existen como incuestionables, imposibles de desafiar, nos son transmitidos a través de la cultura” (Anzaldúa, 2004). El patriarcado, el capitalismo y el neoliberalismo son doctrinas sociales y culturales que penetran en las personas y construyen subjetividades, y que por tanto se pueden modificar y transformar.

2.1.1.2. *Identidades individualizadas*

La segunda herramienta de control es la idea de que todo lo que nos pasa es una cuestión individual que obedece a estados internos y esenciales de ser, por tanto, cada persona se hace a sí misma y puede llegar tan lejos como se proponga porque “querer es poder”. Esto conlleva una responsabilización individual ante los problemas que nos atraviesan, que nos atomiza e invisibiliza los conflictos sociales que enfrentamos y las inequidades estructurales que se derivan de ellos.

Por ejemplo, en lo que tiene que ver con la bici, esta idea nos puede llevar a pensar que su uso es una elección individual que tiene que ver exclusivamente con gustos, preferencias, capacidades o actitudes personales, ocultando las desigualdades sociales (tareas de cuidado, ingresos, acoso, etc.) que afectan tanto al acceso a una bici (compra, complementos, lugares apropiados para guardarla), como a las posibilidades de desplazamientos que ofrecen las ciudades.

Almudena Hernando en su libro *La fantasía de la individualidad*, entiende el género como referido a las diferencias en el grado de individualización de hombres y mujeres. La identidad individualizada fruto del proceso de modernización estaría masculinizada y la identidad relacional estaría feminizada. Sin embargo, la autora cuestiona la posibilidad de existencia de una identidad individualizada independiente, considerándola en realidad dependiente de la identidad relacional en la que se socializa a las personas leídas como mujeres (Hernando, 2018).

En ese sentido nos interesa disputar el ideal individualista, ya que entendemos que somos seres interdependientes y que nuestra experiencia siempre es política y se inscribe en un contexto socio-cultural atravesado por relaciones de poder y discursos dominantes.

2.1.1.3. Normalidad androcéntrica y neoliberal

La tercera herramienta de control es la idea de normalidad que hemos internalizado a través de los juicios normalizantes del poder moderno, llevándonos a evaluar nuestras propias vidas y las de las demás personas con el fin de obtener la concesión de valor normativo (White, Epston, 2008). Una idea de normalidad que llegamos a asumir como universal y ahistórica.

Sin embargo, la idea de normalidad tampoco es neutral, se ubica en un contexto sociohistórico determinado que define lo que es normal y lo que es patológico. De hecho, en nuestro contexto tenemos una visión de la normalidad androcéntrica y neoliberal.

En ese sentido, la idea androcéntrica de normalidad en la movilidad ciclista nos lleva a entender que para circular por la ciudad en bicicleta son necesarias características como la agresividad, velocidad, asunción de riesgo, orientación, competitividad, capacidades físicas o destreza técnica, todas ellas asociadas a lo masculino tradicional, por encima de otros valores relacionados con el placer, la comodidad, la relajación, la seguridad, la sostenibilidad, el ritmo pausado, el disfrute del paisaje o la dimensión afectiva y relacional de la bici. Dicha masculinización hace que las personas socializadas como mujeres puedan sentir que el espacio urbano es un lugar que no les corresponde, al que no pertenecen.

Por eso, desde nuestra perspectiva es necesario externalizar la normalidad (dejar de internalizarla), ponernos en relación con ella y poder así actuar sobre ella (White, Epston 2008) para generar transformaciones personales, comunitarias y sociales.

2.1.2. La interseccionalidad

Así mismo, nos parece fundamental incluir el enfoque interseccional en nuestra investigación, ya que consideramos que cuestiones como la clase, edad, origen y diversidad funcional también condicionan el uso de la bici en un espacio urbano que invisibiliza identidades, contextos y experiencias diversas.

El concepto de interseccionalidad se propuso en 1989 en el seno del feminismo negro norteamericano, de la mano de autoras como la jurista afroamericana Kimberlé Crenshaw, académica y profesora especializada en el campo de la teoría crítica de la raza. Este concepto surge en un contexto en el que ya se estaban visibilizando las diferentes opresiones que vivían las mujeres. En ese sentido, el Combahee River Collective, creado en 1974 en Boston, ya había publicado en 1977 el “Manifiesto feminista negro”, donde denunciaban simultáneamente el racismo, el capitalismo, el patriarcado y la heterosexualidad. En su análisis, hablaban de esos cuatro sistemas de opresión imbricados que habría que combatir con la misma intensidad y conjuntamente, porque se refuerzan mutuamente (Falquet, 2022).

La interseccionalidad surge por tanto con la voluntad de comprender la situación de discriminación y desigualdad estructurales que sufrían las mujeres negras desde una perspectiva feminista y antirracista. El punto clave era mostrar que estos dos ejes (género y raza) por separado no podían explicar su situación de desigualdad, sino que había que ver cómo se interrelacionaban y configuraban una experiencia de opresión concreta (Rodó-Zárate, 2022). Crenshaw define la interseccionalidad como “el fenómeno por el cual cada individuo sufre opresión u ostenta privilegio en base a su pertenencia a múltiples categorías sociales” (Crenshaw, 1989). Pero no se trata de sumar desigualdades sino de ver cómo estas interactúan de distinta manera en cada persona o grupo social.

Actualmente este concepto marca la importancia de reconocer las discriminaciones múltiples en base a los diferentes ejes de poder que nos atraviesan, como son el género, clase social, etnicidad, lugar de procedencia, orientación sexual, diversidad funcional o edad, entre otros, y la relación que hay entre ellos. Desde una perspectiva interseccional se concluye que la identificación de ejes separados es una abstracción de una realidad en que los ejes se configuran entre sí, se dan todos de manera simultánea e interrelacionada (Rodó-Zárate, 2022).

Además, para el enfoque de nuestra investigación es importante tener en cuenta el rol del lugar en las dinámicas interseccionales, entendiendo el espacio como constitutivo de

dichas dinámicas, y no solo como el lugar donde pasan las diferentes configuraciones interseccionales, lo cual implica una concepción del lugar no estática, en permanente construcción y sobre todo social (Rodó-Zárate, 2021).

2.2. MOVILIDADES DESIGUALES EN EL CONTEXTO CAPITALISTA Y PATRIARCAL

2.2.1. Ciudades y coches: una explosión a motor

Cada vez más personas habitamos y desarrollamos nuestras vidas en ciudades que no detienen su transformación y expansión. A nivel mundial, desde 2008 más de la mitad de la población vive en áreas urbanas y se estima que crezca hasta un 68% para 2050 (ONU-Habitat, 2022). La ciudad ha desdibujado sus límites y se expande en un continuo urbano-rural resultando en una urbanización completa de la sociedad (Lefebvre (1976). Euskadi, en concreto, es un territorio eminentemente urbano, y uno de los más densos del conjunto del Estado. Según la Agenda Urbana de Euskadi Bultzatu 2050, en las tres grandes áreas urbanas viven más del 75% de la población de Euskadi y en documentos y estrategias oficiales se habla de la Euskal Hiria como un continuo urbano-rural.

Las actuales metrópolis se nutren de los fundamentos de la ciudad fordista de principios del siglo XX, moderna, racional y funcional hasta el extremo. Esta ideología urbanística favoreció una división, dispersión y segregación de espacios, compartimentando los diferentes usos urbanos (residencial, comercial, industrial, administrativo, de ocio...). Como consecuencia de la división sexual del trabajo y del machismo imperante se generó así una ciudad zonificada en base a papeles estereotipados según el género (Darke, 1998) que separa física y socialmente a la sociedad (Punt6, 2019).

A partir del giro neoliberal de los años 70 del siglo pasado, da comienzo un proceso de restauración del poder de las clases altas a través de la utilización de diversos mecanismos de acumulación por desposesión (Harvey, 2007). Las inversiones financieras se dirigen a la ciudad y son favorecidas por los gobiernos locales por medio de la recalificación del suelo sin urbanizar y la rehabilitación urbana, modificando así la composición del espacio urbano, sus usos y el tipo de población. Procesos como la gentrificación (Volmer, 2019), la turistificación (Fernández Aragón, 2024) y la securitización (Zuloaga, 2014; Ávila y García, 2015) hacen de la ciudad y, en concreto, el suelo y el espacio, una mercancía que funciona a la vez como producto y como medio de producción (Franquesa, 2007). La metrópolis continúa

expandiendo el alcance del tsunami urbanizador (Fernández Durán, 2006) y la destrucción de suelo para la producción de nueva ciudad y de nuevas y mayores infraestructuras (Hernández Aja, 2019).

Este tipo de expansión urbana no puede ser entendida sin la invención de los vehículos con motor de combustión interna. La aparición y popularización del coche modificó drásticamente el paisaje urbano. Las ciudades y sus calzadas y calles se han diseñado tomando como referencia la movilidad en coche privado (Knowles, 2024). Para facilitar su expansión, el lobby petrolero y automovilístico presionó para regular el tráfico a su favor y apartar de la calzada a las bicicletas y otros medios de transporte colectivos como el tren y el tranvía (Ward, 1996). Para asegurar la fluidez del tráfico de los vehículos motorizados y su almacenamiento en suelo público se ha privatizado un común urbano, como son las calles de la ciudad, en detrimento de los espacios verdes, la salud y los desplazamientos a pie o en bicicleta (Longhurst, 2019). La dispersión de la ciudad aumentó poniendo kilómetros de distancia entre unos usos y otros, provocando una dependencia excesiva del coche y diluyendo la concentración urbana (Jacobs, 2013).

El aumento desmedido de coches en las ciudades y la relevancia otorgada al trabajo productivo masculino han afianzado los desiguales patrones de movilidad de hombres y mujeres. Los hombres se subieron en masa a los automóviles, símbolo de autonomía y poder económico, mientras que las mujeres se vieron desplazadas en el acceso a este nuevo invento, lo que redujo su movilidad y la hizo más dependiente del “cabeza de familia”. Aún hoy sigue habiendo una brecha de género en la posesión del carnet de conducir (el 43 % son mujeres, según DGT, 2025)¹ y la disponibilidad de coche propio.

2.2.2. Espacio público y ocultación (del trabajo) de las mujeres

Consideramos el espacio urbano como un espacio producido socialmente (Lefebvre, 2013), mediatizado por la división sexual del trabajo, el desigual reparto de la riqueza y la propiedad de los medios de producción. A pesar de ser presentado como un espacio público ideal, aparentemente asexuado y desconflictivizado (Delgado, 2007 y 2011), es el escenario construido por las relaciones sociales de poder (Garnier, 2006), una geografía del capital, unas ciudades “embebidas de patriarcado, presente en la piedra, el ladrillo, el vidrio y el hormigón” (Darke, 1998). El espacio público no es un lugar neutral, sino que es un espacio

1 En Gasteiz, por ejemplo, según datos extraídos del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (2021-2025), tiene carnet de conducir el 74,7% de los hombres, frente al 56,1% de las mujeres.

controlado social y policialmente por medio de normas de conducta diferenciadas por género y otros marcadores sociales y que genera exclusiones basadas en una matriz de opresiones y privilegios que determina a quién pertenecen esos lugares. En ese sentido, la utilización del espacio público no solo es diferente sino que también es desigual.

La crítica feminista ha señalado cómo la planificación y la organización urbana, la división y zonificación y la invisibilidad de las mujeres en el espacio público son consecuencia de un urbanismo androcéntrico basado en estereotipos y roles de género que sitúan a las personas socializadas como mujeres como responsables de los trabajos de cuidados y reproductivos (Del Valle, 1997).

Esta naturalización de la división sexual del trabajo se alimenta de una ideología dualista que se expresa en representaciones visibles (público, trabajo, producción) e invisibilizadas (privado, hogar, reproducción). Al imponer la lógica de la acumulación de capital por encima de la lógica de la sostenibilidad de la vida, esta última se relega a las esferas feminizadas e invisibilizadas. Sin embargo, esto no significa que la sostenibilidad de la vida sea prescindible (Pérez Orozco, 2015). De hecho, los trabajos llamados reproductivos producen una mercancía fundamental para el sistema económico como es la fuerza de trabajo. Los trabajos de cuidados, aunque no reconocidos económicamente, son imprescindibles para el funcionamiento del sistema económico actual (Pascual y Herrero, 2010).

De esta manera, al no reconocer el trabajo reproductivo como trabajo, ni los desplazamientos y dobles y triples jornadas asociadas, no se tiene en cuenta la experiencia ni las necesidades específicas de la vida cotidiana de las personas socializadas como mujeres en la ciudad (Sánchez de Madariaga, 2004). Las teóricas feministas de la ciudad están de acuerdo en que “la lógica con que opera el género utiliza como uno de sus principales mecanismos de control la organización del espacio y el tiempo, la cual actúa en la vida de las mujeres imponiendo unos límites y fronteras, rutinizando y naturalizando con ello prácticas legitimadas para el orden social genérico” (Soto, 2011).

Por todo ello, nos parece fundamental cuestionar la distinción entre público y privado, entendiendo que son las tareas llamadas reproductivas las que generan las condiciones necesarias para el desarrollo de las tareas llamadas productivas (Navas y Makhoulf, 2018), el trabajo reproductivo y el trabajo productivo son indisociables. De hecho, consideramos que tanto el espacio público como el privado son políticos y están interrelacionados, ya que lo que ocurre en el espacio privado tiene consecuencias directas en el acceso al espacio urbano. Por lo que nos parece imprescindible que la organización del tiempo social incorpore las

necesidades de las tareas reproductivas y de cuidados, ya que trascienden lo doméstico, no se quedan exclusivamente entre los muros de los hogares.

2.2.3. Brecha del tiempo y su influencia en la movilidad de las mujeres

La vida cotidiana comprende todas las actividades que las personas realizan para satisfacer sus necesidades fundamentales. Se podrían clasificar cuatro esferas, complementarias e interconectadas, de la vida cotidiana de las personas: la esfera productiva (trabajo, estudios...), la esfera reproductiva (cuidados, compras...), la esfera propia (ocio, deporte) y la esfera política y comunitaria (participación social). Utilizar el análisis de la vida cotidiana a través estas esferas ha permitido entender mejor cómo los usos del tiempo y del espacio están fuertemente influenciados por el género, además de otras intersecciones de privilegios y opresión (Casanovas y Gutiérrez Valdivia, 2013).

Los usos del tiempo y los desplazamientos asociados continúan estando muy marcados por los roles de género. Como ya hemos mencionado, las personas socializadas como hombres generalmente no asumen la responsabilidad de cuidar y dedican menos tiempo que las mujeres a tareas de sostenimiento de la vida (Sánchez de Madariaga, 2004). En Euskadi las mujeres dedican 44 minutos más al día a tareas del hogar, 23 minutos más al cuidado de personas en el hogar y, en consecuencia, dedican menos tiempo al trabajo, la formación y el ocio activo (Eustat, 2024). El uso que las mujeres hacen del espacio urbano es más reducido, teniendo que compaginar la cercanía del puesto de trabajo al hogar y otros lugares de cuidados (colegios, centros de salud, comercios, etc.). Por ello las mujeres utilizan para sus desplazamientos modos activos (andando M: 50,8% | H: 39%; aunque en bicicleta el reparto es M: 1,4% | H: 2,6%) o de transporte colectivo (M:14,2% | H: 8,9%), mientras que los hombres utilizan en mayor medida el vehículo privado, principalmente el coche (M: 29,8% | H: 44,6%) (Gobierno Vasco, 2023).

Así, los patrones de movilidad tipificados y utilizados en las políticas urbanas han sido principalmente los de los hombres en edad laboral, con trabajos remunerados, que tienen desplazamientos de tipo pendular con movimientos simples y lineales, de casa al trabajo y vuelta a casa (la llamada movilidad obligada), principalmente en coche. En cambio, el análisis de la vida cotidiana, uso del tiempo y movilidad muestran cómo las mujeres tienen unas pautas diferentes de movilidad, utilizando desplazamientos más complejos, encadenados y poligonales (vivienda, actividades de cuidados, trabajo remunerado, compra, actividad propia, vivienda) (Soto, 2011; Ciocoletto y Punt6, 2014; Punt6, 2019). Las demandas

espaciales, temporales y urbanas específicas del trabajo relacionado con el cuidado no han sido tenidas en cuenta en las políticas urbanas y de movilidad. En vez de adaptar la ciudad a los cuidados, el modelo de ciudad actual perjudica y limita el desarrollo de la vida cotidiana de las mujeres (Velázquez Valoria, 2000). En este sentido un aporte interesante es el concepto de movilidad del cuidado acuñado por Inés Sánchez de Madariaga, quien aboga por visibilizar el trabajo y desplazamiento diario que se hace para cuidar a otras personas (Sánchez de Madariaga, 2009).

2.2.4. Violencias machistas y sus dimensiones espaciales

La ocupación del espacio público y la desigual movilidad también están condicionadas por las violencias machistas. Las personas socializadas como mujeres experimentan una mayor percepción de inseguridad en el espacio urbano fruto de diferentes experiencias de discriminación, acoso y agresiones machistas.

Entendemos que la violencia machista y sexualizada no se reproduce a partir de actos aislados y estáticos, sino que forma parte de un continuo de situaciones que se dan simultáneamente en múltiples contextos y espacios, a través de diferentes engranajes y agentes sociales. Según Nerea Barjola la estructura social machista vigila y castiga a las personas leídas como mujeres a través de varias herramientas, mecanismos y tecnologías corporales. “El castigo no tiene que emplear el cuerpo sino la representación, la sumisión de los cuerpos por el control de las ideas, introducir a través de ellas el propio autocontrol o autodomínio” (Barjola, 2018).

En este sentido, las investigaciones sobre mapas de la ciudad prohibida para las mujeres constatan vivencias condicionadas por el miedo y la falta de libertad de movimientos. Las personas socializadas como mujeres experimentan esta percepción de inseguridad en relación a la configuración y diseño de los espacios, lo cual limita su movilidad y restringe su uso de la ciudad: modifican recorridos, evitan salidas nocturnas, dejan de ir a determinados lugares. En general, las condiciones que aumentan la sensación de inseguridad de las mujeres son: lugares poco iluminados, poco transitados, apartados, con escasa visibilidad o sin salidas, lo que es muestra evidente de que las ciudades y sus calles no han sido construidas para el libre desenvolvimiento de las mujeres (Hiria Kolektiboa, 2010). Aunque no podemos olvidar que hay otros factores que condicionan la vivencia del miedo, no es solamente fruto del diseño de los espacios, tiene que ver con el aprendizaje desigual de género, las relaciones de poder y las violencias machistas (tanto directas, como simbólicas).

2.3. MUJERES EN BICI POR LAS CALLES DE LA CIUDAD: EXCLUSIONES MÚLTIPLES

Naturalizar la ciudad como un espacio inseguro para las mujeres y otras identidades, refuerza su exclusión. Así, el derecho a la ciudad de las mujeres ciclistas se ve vulnerado por una construcción de la ciudad y del espacio urbano en base a relaciones de desigualdad. El miedo limita el uso del espacio público, desplegando en el terreno el control social en base a la socialización de género (Kern, 2021). A la experiencia de riesgo y de miedo a ser acosada o atropellada (violencia motorizada) en un espacio que es vivido como estresante y hostil para circular en bicicleta, se suma el riesgo y el miedo a ser acosada verbal, sexual o físicamente por su condición de mujer (violencia machista).

La bicicleta sigue estando inscrita al imaginario de la masculinidad tradicional, lo que conlleva que todavía hoy las mujeres se desplacen menos en bici que los hombres. Los datos del último Barómetro de la Bicicleta en España (RedBici, 2024) muestran que el número de usuarias de la bicicleta ha disminuido con respecto al año 2022 y se sitúa en niveles más bajos que los registrados 2019. Además, según este estudio, la brecha de género actual en el Estado español ha aumentado a 18,3 puntos entre hombres (57,3) y mujeres (39). De los informes Las cuentas de la bicicleta (Vergara, Sanz y Mateos, 2022 y 2024) podemos establecer una brecha de género mayor y creemos que más ajustada a la realidad de la movilidad cotidiana en las ciudades: 34 puntos porcentuales (H: 67% | M: 33%). Como se puede comprobar en la siguiente *Tabla 1*, la brecha de género en la movilidad ciclista varía en las capitales vascas. Una brecha que se mantiene en los sistemas de bici pública de Bilbao (BilbaoBizi) y Donostia (Dbizi) y que tiene relación con la cultura ciclista y la infraestructura disponible en cada una de ellas y, en consecuencia, con el espacio conseguido por la bicicleta en el reparto modal.

Tabla 1: Reparto modal, bici pública y brecha de género ciclista

	REPARTO MODAL (%)	HOMBRES (%)	MUJERES (%)	BRECHA DE GÉNERO
Bilbao	3	66	34	32
<i>BilbaoBizi</i>		58	42	16
Donostia	4,4	60	40	20
<i>Dbizi</i>		53,7	46,4	7,3
Gasteiz	8	55	45	10

Fuente: Elaboración propia con datos extraídos de PMUS Vitoria-Gasteiz 2022, PMUS Bilbao 2018, NP Ordenanza nuevo BILBAOBIZI_EUSK CAST_20241128, Barómetro de la Bicicleta Bizkaia 2024, PMUS Donostia 2024-2029 y del Informe anual Sostenibilidad y Clima 2022 Donostia.

A la hora de entender los condicionantes que influyen en el uso de la bicicleta por parte de las personas socializadas como mujeres hay que resaltar que se enfrentan a barreras individuales, ambientales y sociales específicas (Romero, 2021; Betancur, 2023) que se relacionan e influyen mutuamente: roles culturales, diseño y dinámicas del espacio urbano, presión social en lo que a imagen y estética corporal se refiere, presencia minoritaria de personas socializadas como mujeres en los principales espacios de visibilización ciclista, entre otras (Gálvez, Huerta y Martín, 2016).

En un reciente informe elaborado por ConBici y Col·lectiu Punt 6 (Vázquez y Ortiz, 2023), se muestra cómo el acoso vial y sexualizado es una barrera recurrente en la movilidad ciclista. Según el informe, el 49% de las mujeres no usuarias de bici mencionan que ser mujer condiciona el uso de la bici, sobre todo por el acoso y por la falta de tiempo por cuidados. Además, el 45% de las ciclistas han sufrido acoso verbal o físico de carácter sexual o por razón de sexo.

Una mujer en bicicleta se expone a una hipervisibilización, una sobreexposición como objeto de la atención ajena (Delgado, 2007). La bici es un objeto que se sexualiza y por tanto el cuerpo de las mujeres ciclistas también. La sobreexposición y el acoso sexual vividos en la soledad de la bicicleta pueden condicionar la indumentaria de las mujeres o los recorridos que eligen.

Sin embargo, nos parece fundamental no perder de vista que las mujeres no son sujetos pasivos ante las violencias machistas que enfrentan (White, 2011). De hecho, las mujeres van generando rutinas de precaución y guiones de actuación que les permiten desafiar el miedo cotidianamente en el espacio público (Kern, 2021). “Las respuestas que las mujeres van generando, por más pequeñas o sutiles que parezcan son un desafío a la normalización de la violencia. Sus acciones siempre tienen un impacto en lo que están viviendo, en las personas que les rodean y en el sistema social en su conjunto” (Latorre, 2022). Son un intento de recuperar su espacio de dignidad en un entorno que les resulta hostil y de abrir así otras posibilidades de vida. Son una contribución imprescindible para que todas las personas podamos vivir la ciudad como un espacio de libertad y no de peligro.

En ese sentido, la bicicleta también puede ser un medio de resistencia y una respuesta a la violencia ya que la bici puede disminuir la sensación de inseguridad en recorridos nocturnos por su mayor velocidad y su capacidad de reaccionar frente a imprevistos (Gálvez, Huerta y Martín, 2016)

2.4. IMAGINAR LA CIUDAD FEMINISTA

Por todo ello, es imprescindible aplicar la perspectiva feminista a los entendimientos que tenemos del espacio urbano para reducir las oportunidades de vivir situaciones de violencia y mejorar la percepción de seguridad de las personas socializadas como mujeres, garantizando una movilidad más libre. En ese sentido, desde el Colectivo Punt6 (2019) se han definido seis líneas estratégicas para construir entornos habitables y seguros: visibilidad, vigilancia informal, señalización y orientación, equipamiento de infraestructuras de calidad, vida urbana y presencia de diversidad de personas, cohesión social y participación comunitaria.

Centrar nuestra investigación en el uso de un medio de transporte alternativo y minoritario como es la bicicleta, y además hacerlo desde una perspectiva crítica, feminista, recoge de manera transversal toda la problemática de la construcción social del espacio y, por lo tanto, de la construcción social del género. La bici revela quién puede ocupar el espacio urbano y cómo debe ocuparlo.

Desplazar el foco de atención hacia la vida cotidiana de las personas y, en especial de las mujeres sin olvidar la intersección con otros factores como la edad, el origen, la clase, la diversidad funcional, la identidad sexual o étnica, nos acerca a imaginar un tipo de ciudad compacta, polifuncional, cercana, con mezcla de usos y personas, que genere diversidad y riqueza en la vida urbana (Jacobs, 2013). Nos situamos así en una dimensión cotidiana, afectiva, encarnada y práctica de la espacialidad (Estévez, Brais en García Ramón *et al.*, 2014). Como señala Kern (2021), “todo intento de mejorar la seguridad urbana habrá de vérselas con factores sociales, culturales y económicos, no solo con las formas del entorno construido”.

La transición de una sociedad centrada en el automóvil a una sociedad centrada en modos de desplazamiento activos y sostenibles social y ambientalmente, requiere ir más allá de la infraestructura y el desarrollo tecnológico, es sobre todo un reto social, cultural y político (Betancur, 2023). La bici, como objeto corporeizado, tiene un poderoso potencial de revitalización de los sentidos y de los afectos en unas ciudades dominadas en términos materiales y simbólicos por el tráfico motorizado (Jordi, 2016). Las prácticas espaciales y los significados que las mujeres otorgan a habitar la ciudad en bicicleta no se pueden comprender sin tomar en consideración los sentimientos, afectos y emociones que generan. (Lindón, 2009). Por ello, consideramos la bicicleta como un vehículo relacional, conectado con el

entorno inmediato, que puede llegar a convertirse en un artefacto político con el cual “humanizar” la escala urbana y relocalizar la vida cotidiana (Diz, 2017), y que permite imaginar, comunicar y hacer-transformar la ciudad y la movilidad desde una perspectiva ecofeminista.

Al ser el espacio urbano una construcción social, dinámica, siempre queda abierta la posibilidad a la disidencia de la configuración espacial del poder y a las apropiaciones de la ciudad por parte de las mujeres (Navas y Makhoulf, 2018). En la experiencia de las mujeres ciclistas en la ciudad se vislumbra esta tensión entre, por un lado, una organización del espacio y el tiempo contruidos por y para el Hombre y el Capital (espacios de segregación y opresión para las mujeres y otros sujetos subalternos) y, por otro, un espacio abierto y liberador, donde se dan posibilidades de ruptura e innovación para las mujeres difíciles de imaginar en comunidades más pequeñas y tradicionales (Soto, 2011; Kern 2021). El derecho a la ciudad se hace efectivo a través de las prácticas espaciales de las mujeres ciclistas urbanas, que experimentan un habitar móvil y una relación particular con el espacio urbano, apropiándose de ciudad con el propio cuerpo (Diz, 2017).

La bicicleta, además de servir como medio de transporte, se convierte así en un instrumento para ejercer el derecho a transformar la ciudad y cuestionar los modos predominantes de habitar y moverse. Ya que, como señala Mari Luz Esteban, toda transformación social y política lleva implícita una transformación corporal que implica cambios en la manera de actuar y de sentir (Esteban, 2019).

Imaginar forma parte de nuestra experiencia y por tanto de nuestra experiencia con la ciudad. Una ciudad feminista tendría que ser aquella en la que no existan barreras ni físicas ni sociales, donde todos los cuerpos tienen un lugar y se pone el foco en el cuidado. “Una ciudad feminista debe prestar atención a las herramientas creativas a las que las mujeres han recurrido desde siempre para apoyarse entre sí, y encontrar las maneras de incorporar ese apoyo a la estructura misma del mundo urbano” (Kern, 2021).

Tener en cuenta la experiencia de las mujeres (diversa en cuanto a edad, origen, cultura, diversidad funcional), facilitar y repartir familiar y socialmente los trabajos reproductivos y de cuidados (interdependencia), y considerar la relación entre la salud humana y un ecosistema sano (ecodependencia), beneficia la vida cotidiana de todas las personas.

Hablamos de la posibilidad de ocupar el espacio urbano desde un compromiso ecofeminista, donde se valoren los vínculos y las tareas de sostenimiento de la vida, superando las visiones antropocéntricas y androcéntricas (Pascual y Herrero, 2010). Un compromiso que supone introducir transformaciones y mejoras en equipamientos urbanos, infraestructura verde y sistemas de movilidad sostenibles y colectivos, así como promover cambios culturales y sociales que contribuyan a la construcción de ciudades más humanas, inclusivas, amables, cuidadoras, conciliadoras y feministas (Sánchez de Madariaga, 2004; García Ramón *et al.*, 2014; Urbanas, 2013; Chinchilla, 2020; Sancho, 2020; Kern, 2021).

En palabras de la filósofa Marina Garcés (2013),

El compromiso, cuando nos asalta, rompe las barreras de nuestra inmunidad, nuestra libertad clientelar de entrar y salir, de estar o no estar (...) nos incorpora en un espacio que no controlamos del todo (...). Nos encontramos implicados en una situación que nos excede y nos exige, finalmente que tomemos una posición. Tomar una posición no es solo tomar partido (a favor o en contra) ni emitir un juicio (me gusta o no me gusta). Es tener que inventar una respuesta que no tenemos y que, sea cual sea, no nos dejarán iguales. Todo compromiso es una transformación necesaria de la que no tenemos el resultado final garantizado.

3. METODOLOGÍA Y DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1.1. Documentación y diseño de la investigación

Recopilamos y revisamos bibliografía para el diseño de la investigación, construir nuestro marco teórico y elaborar las herramientas metodológicas que hemos utilizado.

Desde un principio planteamos en la propuesta una investigación profundamente cualitativa basada principalmente en las vivencias, experiencias, valoraciones y propuestas de las mujeres ciclistas de Gasteiz, Bilbo y Donostia. Es por ello que nos centramos en preparar el guión de entrevista-conversación y el diseño de las dinámicas grupales para cumplir los objetivos de la investigación. Incluimos la observación participante como método de investigación social y, como también somos ciclistas urbanas, nos organizamos para practicar una etnografía en movimiento y llevar nuestras bicis para desplazarnos en cada ciudad y poder participar en la Masa Crítica, allí donde se convoca.

3.1.2. Objetivos de la investigación

OBJETIVO GENERAL

- Identificar, visibilizar y valorar desde una perspectiva feminista la realidad de las ciclistas urbanas en las capitales vascas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer el tipo de motivaciones para usar la bicicleta por parte de las ciclistas urbanas.
- Analizar el uso que hacen del espacio urbano; sus posibilidades y limitaciones.
- Identificar mecanismos por los que la desigual socialización de género y la mirada androcéntrica influye en la movilidad ciclista.
- Proponer mejoras que se puedan realizar en el espacio urbano a través de políticas públicas para impulsar el uso de la bicicleta con perspectiva feminista.
- Dotar a las ciclistas del protagonismo que se merecen en la construcción de una comunidad ciclista inclusiva que responda a sus necesidades.

3.1.3. Estructura de categorías analíticas

Hemos desplegado los objetivos en varias categorías analíticas que a su vez se subdividen en códigos que nos permitan realizar un análisis exhaustivo de todo el trabajo de campo. Conforme la investigación iba avanzando, modificamos y creamos nuevas categorías analíticas que terminaron configurándose como muestra la siguiente tabla:

Tabla 2: Objetivos y categorías analíticas de la investigación

OBJETIVOS	CATEGORÍAS
Experiencia de las mujeres ciclistas	Relatos sobre la relación con la bicicleta Motivaciones personales y sociales
Posibilidades de la bici y el espacio público	Influencia positiva de los contextos de socialización Usos de la bici en la vida cotidiana Infraestructuras utilizadas Medidas de seguridad y autocuidado en la bici Hacer la ciudad desde el cuerpo
Limitaciones y desafíos en el espacio público	Infraestructura y políticas públicas Condiciones meteorológicas Pedalear con menores Competencias técnicas Intersecciones de clase y migración
Experiencias de violencia en la movilidad ciclista	Violencia motorizada y conflictos de convivencia Violencias machistas Prepotencia y paternalismo Presión estética y violencia sexualizada Masculinización de establecimientos ciclistas
Respuestas de las mujeres ciclistas	Respuestas a vivencias significativas negativas Apropiaciones de la ciudad
Protagonismo de las mujeres ciclistas	Referentes de mujeres ciclistas Asociaciones de mujeres ciclistas
Comunidad ciclista	Asociaciones ciclistas urbanas Cultura de la bici y estructuras comunitarias Masa Crítica
Propuestas de mejoras	Culturales y educativas Políticas públicas Infraestructuras

3.2. PUNTOS DE PARTIDA

3.2.1. Conocimiento situado

Entendemos la propia experiencia como fuente de conocimiento y como una toma de posición, afirmando que la neutralidad no es una posibilidad en una realidad que nos afecta y atraviesa nuestros cuerpos.

En palabras de Mari Luz Esteban, el análisis de la propia experiencia “reivindica una estrategia única para llegar a contenidos e interpretaciones que serían inaccesibles de otra forma” (Esteban, 2013). Como señala Haraway (1995) nuestra observación y nuestro análisis están situados y son subjetivos, parciales, críticos e incompletos en sí mismos, pero al mismo tiempo son reales, privilegiados y necesarios y posibilitan “conexiones llamadas solidaridad en la política y conversaciones compartidas en la epistemología”.

La perspectiva feminista implica que como investigadoras no podemos mantenernos al margen de los acontecimientos, sino que nos aproximamos a ellos en términos de complicidad, que etimológicamente significa ser involucradas y tomar parte con otras personas en acciones ajenas a las reglas o normas sociales. Por eso, nos interesan los conocimientos situados y encarnados, “en contra de las formas variadas de declaraciones de conocimiento irresponsable (incapaz de dar cuentas de algo) e insituable” (Haraway, 1995).

Por otro lado, nuestra toma de responsabilidad pasa también por estar al tanto de los prejuicios y discursos que asumimos a la hora de entender e interpretar la realidad, así como de las relaciones de poder que se pueden establecer entre investigadoras (con saber experto) e investigadas (con saberes locales). En este sentido, nos mantenemos atentas a cómo el discurso androcéntrico y heteropatriarcal se cuela en nuestra mirada a través de los diversos mecanismos de socialización de género en los que vivimos.

Fijarnos en este aspecto concreto de la realidad modifica y amplía nuestra visión, perspectiva y posición. Lo cual implica que como investigadoras nos atrevamos a alejarnos de dogmas, a “mancharnos las manos y también las teorías”, como decía Daniela Riboli en el Perfume de la maestra (Diotima, 2004). El mismo proceso de la investigación nos transforma y reafirma nuestro “compromiso histórico contra las formas patriarcales de insaciable voluntad de dominación que conducen a la crisis ecológica” (Puleo, 2022).

3.2.2. ¿Por qué dar voz y protagonismo a las personas socializadas como mujeres?

Desde nuestra perspectiva feminista, nos parece necesario que la voz de las personas que realmente experimentan los acontecimientos sean protagonistas en nuestro proceso de investigación como expertas en sus propias vidas.

La voz de las mujeres ha sido sistemáticamente silenciada y devaluada en el contexto androcéntrico, generando una historia única sobre la humanidad basada en lo masculino tradicional. Por eso, nos parece fundamental crear contextos de investigación en los que los saberes, habilidades, necesidades y respuestas de las personas socializadas como mujeres puedan ser identificados, visibilizados y valorados. Conocer sus experiencias cotidianas en el espacio urbano nos parece fundamental para construir y tejer otras ciudades más ecológicas y habitables.

Consideramos, además, que dar relevancia a sus vivencias y reflexiones en cuanto al uso de la bici en el contexto urbano puede colaborar a crear redes de afectos que movilicen el deseo, la voluntad y la acción hacia la experiencia de moverse en bici por la ciudad.

3.2.3. Metodología cualitativa

Para abordar las diversas problemáticas de la investigación (la relación de la construcción social del género, la construcción social del espacio y la movilidad) necesitamos una articulación de técnicas y procedimientos para acercarnos a las prácticas contextuales y encarnadas de las mujeres ciclistas en la ciudad. Para ello hemos optado por una metodología cualitativa mediante un profundo trabajo de campo y también dando cabida a técnicas participativas (Delgado, 2007; Ciocoletto y Punt 6, 2014; García Ramón et al, 2014).

Esta metodología nos permite adentrarnos e ir más allá de los datos para entender y compartir la experiencia cotidiana, aproximándonos a los elementos materiales, relacionales y simbólicos de la vida de las mujeres ciclistas. Como señala Leslie Kern (2021) “una ciudad reside en la imaginación tanto como en su aspecto material”. Se genera así un conocimiento desde dentro que es transformador y que posibilita dinámicas de retroalimentación entre la teoría y la práctica investigadora (Ingold, 2015).

Nuestro acercamiento es antropológico y narrativo utilizando para ello múltiples herramientas, también de otras disciplinas (sociología, urbanismo, geografía, arquitectura,...), fuentes y voces que piensan la ciudad desde el feminismo.

3.2.4. El enfoque narrativo

Para nuestra investigación partimos de un posicionamiento narrativo, esto es, inspirado en la propuesta ética de la terapia narrativa. Este enfoque surge en Australia y Nueva Zelanda en los años ochenta a manos de Michael White y David Epston a partir de ideas del post-estructuralismo, la teoría literaria, la antropología crítica, los feminismos y la cosmovisión indígena.

Michel White se basa en los trabajos antropológicos de Gregory Bateson, Clifford Geertz y Bárbara Myerhoff, por citar algunos de los más relevantes, y en reflexiones filosóficas de Michel Foucault y Jacques Derrida. White entiende que desde algunas disciplinas profesionales se marginan y descalifican los saberes locales, invisibilizando la sabiduría, valores, habilidades, actitudes o respuestas de las personas y comunidades (White, 2002). Desde el enfoque narrativo se busca, por el contrario, valorar y visibilizar los saberes locales, apelando a la experiencia vivida y promoviendo que las personas tengan mayor autoría en la construcción de sus propios relatos de vida.

Así mismo, White proponía para su trabajo una postura descentrada y con influencia. Se refería a descentrada no en el sentido de no involucrada, sino a la intención de dar prioridad a las habilidades, historias y saberes de las personas. Pero también consideraba que se ejerce influencia ya que con las preguntas y reflexiones se abren posibilidades para que las personas puedan describir más ricamente sus experiencias y puedan profundizar y reflexionar sobre algunas cuestiones invisibilizadas. (White. 2002)

Aplicamos esta ética a nuestra investigación, por un lado, porque al optar por una postura descentrada entendemos que necesitamos del conocimiento y experiencias de las personas para que la investigación avance. Y por otro, porque tenemos presente nuestra no neutralidad y la influencia que tenemos, lo que nos lleva a asumir la responsabilidad que suponen las relaciones de poder que se establecen entre investigadoras/investigadas y explorar nuestras propias limitaciones.

Para aplicar este enfoque necesitamos como investigadoras desarrollar la habilidad de una escucha que no parta de la mirada arrogante del saber experto, sino que parta de una

sensación de curiosidad genuina. Esto es, una forma de escuchar que significa estar presentes y que implica un gesto de vulnerabilidad (García González, 2023), de abrirnos a la otredad. Un gesto que permite que estemos en una transformación constante también como investigadoras.

Además, esta habilidad de la escucha abre la puerta a que podamos hacer preguntas desde un no saber genuino, donde no tenemos las respuestas previamente. Preguntas que abren, que no dirigen o cierran.

La propuesta es escuchar y preguntar prestando atención a la singularidad de la experiencia de esa persona, que es todo lo contrario que dar por sentado. Es dejar de lado la ética del control: pensar que tengo las respuestas e imponerlas, pensar que tenemos las soluciones o pretender convencer, y posicionarnos desde la ética de la colaboración (White, 2002).

3.3. TRABAJO DE CAMPO

3.3.1. Preparación

Para la búsqueda de participantes nos pusimos en contacto con personas que conocíamos previamente, organizaciones en defensa del uso de la bici en la ciudad (Gasteizko Bizikleteroak, BizizBizi y Kalapie) y grupos de mujeres ciclistas (ELLABikes, MTB Andreak y Abiankara). Hemos enviado correos electrónicos a asociaciones deportivas de mujeres y mixtas, empresas de ciclomensajería, empresas y administraciones encargadas del servicio de bici pública, federaciones de asociaciones de madres y padres de la escuela pública, asociaciones de personas migrantes y asociaciones de mujeres.

Utilizamos también elementos gráficos para ampliar la difusión y facilitar la búsqueda de contactos: una imagen para las redes sociales y un flyer en papel. Además, publicamos y difundimos un formulario de Google para poder recoger las respuestas de forma organizada.

El procedimiento para contactar con las mujeres participantes ha sido empleando el método de muestreo en cadena, también llamado bola de nieve, animando a la difusión de la convocatoria a todas las mujeres interesadas en participar.

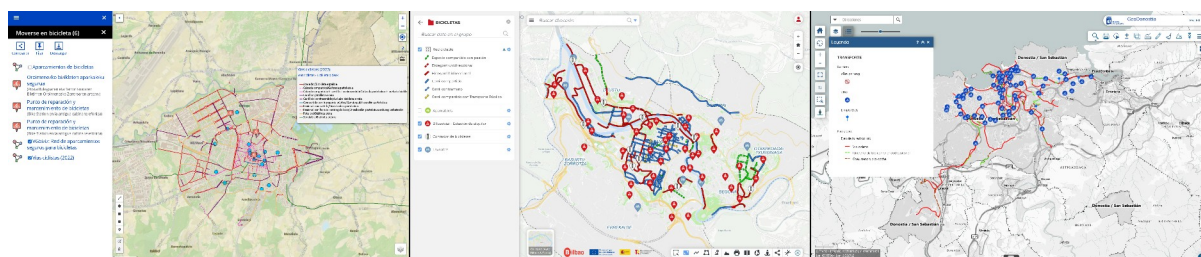
3.3.2. Observación participante

La observación participante es una herramienta y una acción que se realiza de forma no sistemática, transversal y continuada a lo largo de todo el proceso de investigación en el campo. Permite aprehender de todas las interacciones, experiencias, conversaciones, observaciones y vivencias que tenemos en el contacto con el entorno ciclista. Además, al incluirnos subjetivamente en la situación, el aprendizaje a través de la observación participante resulta transformativo.

En nuestro caso pusimos en práctica una etnografía en movimiento. Queremos decir con esto que llevamos nuestras bicicletas a cada ciudad para poder vivir una experiencia corporal de los lugares de los que nos iban a hablar las mujeres ciclistas urbanas. Por un lado realizamos recorridos de reconocimiento, paseos o desplazamientos para visitar lugares significativos, de los que registramos las observaciones en notas y el diario de campo, en una suerte de auto etnografía. Por otro lado, nos desplazamos a los lugares donde tuvieron lugar las entrevistas y grupos de discusión, haciendo uso de las diversas infraestructuras ciclistas de cada ciudad. Esto nos permitió realizar desplazamientos por motivos de trabajo, con lo que suponen de responsabilidad, horarios establecidos, puntualidad, etc.

Mapas para la investigación: para guiarnos en los espacios urbanos realizamos un mapa para cada capital con googlemaps donde señalamos aquellos lugares que podrían servirnos de orientación y lugares que podrían ser objeto de observación. Nos interesaba conocer la localización de las infraestructuras de apoyo a la movilidad ciclista instaladas por los diferentes ayuntamientos como parkings de bicicletas seguros, parkings de bicicletas abiertos, estaciones de autorreparación, contadores de bicis, etc. Por otro lado ubicamos instalaciones municipales como Centros Cívicos y Casas de Asociaciones, locales utilizados por las asociaciones ciclistas, lugares donde realizaríamos las entrevistas y los grupos de discusión, etc. La red de bidegorris de cada ciudad la consultamos en los apartados específicos de las herramientas de Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) municipales (*Figura 2*). No marcamos la red de bidegorris en nuestros mapas confiando en que el diseño de rutas de googlemaps las utilizaría. En múltiples ocasiones y trayectos hemos comprobado que no es así, concluyendo que la integración de la red de bidegorris de cada ciudad (inacabada, intermitente, no integrada totalmente, con diferentes ejecuciones...) no encaja bien con los parámetros de googlemaps a la hora de elaborar los recorridos propuestos.

Figura 1: Infraestructura de Datos Espaciales de Gasteiz, Bilbo y Donostia



Fuente: <https://www.vitoria-gasteiz.org/geovitoria/geo/> |
<https://www.geobilbao.eus/geobilbao/> |
<https://www.donostia.eus/ataria/es/web/geodonostia/bisorea>

Recorridos en bici: utilizamos nuestras bicis para desplazarnos por las ciudades y registramos nuestros desplazamientos haciendo uso de la app Strava, lo que nos permitió tener mapas de los recorridos realizados, así como el registro horario, la duración y la distancia recorrida. En total recorrimos 112,95 km, durante 10 horas y cuarto, en las tres ciudades, siendo más de la mitad de los recorridos en Donostia (ver [Tabla 3](#)). Esto se debe, principalmente, a la distancia al centro urbano de los barrios (Altza e Ibaeta) donde nos alojamos durante el trabajo de campo. En cada ciudad nos hemos desplazado en bici, a pie y, en ocasiones, en transporte público (bus y metro/cercanías) para llegar a los lugares de entrevistas/grupos y de observación. En cambio, para llegar a cada capital hicimos uso del automóvil particular para poder transportar las bicis, ya que resultaba muy compleja la intermodalidad (bicicleta + transporte público) desde nuestro lugar de residencia.

Tabla 3: Recorridos realizados durante el trabajo de campo

CIUDAD	FECHAS	DISTANCIA (km)	TIEMPO (hh:mm:ss)
Gasteiz	29-30 nov. y 2-5 dic. 2024	24,67	02:51:07
Bilbo	29-31 en. y 3-7 mar. 2025	28,71	02:33:17
Donostia	4-9 ab. 2025	59,57	04:49:53
TOTAL		112,95	10:14:17

Fuente: *Elaboración propia*

Masa Crítica: La Masa Crítica es una convocatoria ciclista que se realiza una vez al mes en multitud de ciudades de todo el mundo. Buscamos las convocatorias mensuales en las tres ciudades, aunque posteriormente comprobamos que en Bilbo no se realizaba la Masa Crítica. Decidimos organizar las fechas de nuestro trabajo de campo para coincidir con al menos una convocatoria en cada ciudad. Entendemos la Masa Crítica como una

reivindicación de los usos ciclistas en y de la ciudad, una apropiación de la calzada como vía a recuperar para la circulación en bicicleta y para la creación de nuevas infraestructuras ciclistas. También entendemos el propio recorrido de la Masa Crítica, improvisado en cada convocatoria, como una deriva afectiva en el sentido de que genera afectos entre las personas participantes y tiene capacidad de afectar a otras usuarias de la vía movilizándolo y combinando “los sentimientos de pertenencia, la identificación con el lugar y las reivindicaciones por la dignidad de los habitantes” (Campos, Silva y Gaete, 2017). La Masa Crítica transforma la experiencia que se tiene del espacio urbano en “una forma de mirada, una manera distinta no solo de escribir la ciudad, sino también de leerla” (Diz, 2017). Nosotras lo vivimos así en las dos convocatorias a las que pudimos asistir: Gasteiz y Donostia.

Parkings seguros municipales: registramos nuestras bicis en la red de aparcamientos seguros para bicicletas de Gasteiz, VGBiziz. En Donostia y Bilbo no hicimos uso de este servicio debido a que está escasamente desarrollado, con no más de tres estaciones. Estos parkings son cerrados, tanto en estaciones de calle como en lonjas habilitadas a tal efecto, a los que se puede acceder mediante el pago de una cuota gestionada con la app ParkingVerde y se complementan con otros parkings solo para residentes. Utilizamos los parkings municipales también como lugares de observación.

3.3.3. Perfil de las mujeres participantes

Las entrevistas se realizaron a mujeres usuarias de la bicicleta como transporte urbano. Alrededor de 90 mujeres se interesaron en participar en la investigación contactando con nosotras. Como muestra la [Tabla 4](#), mantuvimos conversaciones en profundidad con 35 mujeres y 24 participaron en los grupos de discusión. Además tuvimos conversaciones informales y entrevistas espontáneas con varias personas a lo largo del tiempo del trabajo de campo.

Tabla 4: Mujeres ciclistas participantes

CIUDAD	ENTREVISTADAS	GRUPOS
Gasteiz	14	11
Bilbo	11	6
Donostia	10	7
TOTAL	35	24

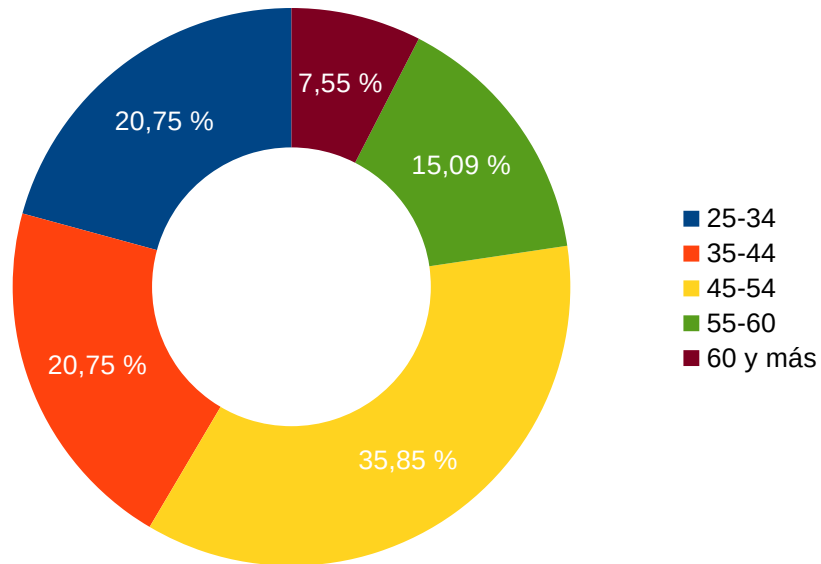
Fuente: Elaboración propia

Hemos utilizado un formulario de Google y el correo electrónico para recoger algunos datos del perfil de las mujeres interesadas. Se recogieron algunos datos sociodemográficos que nos permitieron ir haciendo un seguimiento del perfil de las personas participantes para seleccionar algunos perfiles específicos entre las mujeres interesadas.

- En cuanto a la edad (*Figura 2*), la media de las participantes ha resultado ser de 45,9 años, siendo la más joven de 29 años y la mayor de 77 años. La mitad de las mujeres participantes se sitúan por encima o por debajo de 47 años.
- El 67 % nacieron en Euskadi, el 12 % en España, otro 12 % en Latinoamérica, el 6 % en Europa, una en Marruecos y una en EEUU.
- Casi el 87 % tiene estudios universitarios.
- El 85 % de las mujeres estaban en activo, un 7 % en desempleo o excedencia y había 4 jubiladas.
- El 84 % se encuadraban dentro de la identidad mujer cis, heterosexual, mientras que el 11,5 % se identificaban con una identidad LGTBIQ+, además, varias mujeres se han identificado con identidades como diversidad funcional, migrada o clase trabajadora.
- Alrededor de 64 % de las mujeres participa de una manera más o menos activa en iniciativas comunitarias, tanto asociativas como iniciativas informales de diverso tipo.
- Un tercio de las mujeres tienen hijas y/o hijos.
- El 59 % de las participantes reconoce tener responsabilidades de cuidados con personas o animales.

- En cuanto a nivel de renta, algo más de la mitad (53,2 %) se autoubica en la media de su entorno, mientras que aproximadamente una cuarta parte se sitúa en niveles de renta altos y la otra en niveles de rentas por debajo de la media.

Figura 2: Rangos de edad de las mujeres participantes



Fuente: Elaboración propia

3.3.4. Entrevistas en profundidad

La entrevista consta de un guión orientativo (*Anexo I: Guión orientativo de entrevista-conversación*) en el que planteamos preguntas sobre el uso de la bicicleta en la ciudad relacionadas con los objetivos de la investigación, indagando sobre las vivencias, las barreras (tanto de infraestructuras como, principalmente, relacionadas con la socialización de género y la mirada androcéntrica) y las posibilidades del espacio urbano para las mujeres ciclistas urbanas.

La entrevista es una herramienta fundamental en la comunicación e interacción humana, permite el contacto directo y la flexibilidad del intercambio. En ese sentido, entendemos la entrevista como una conversación abierta a los desvíos, idas y venidas propias de las conversaciones, no como un cuestionario cerrado. A pesar de ello, el papel de la entrevistadora es crucial para mantener la conversación dentro de los términos y objetivos de la investigación.

Las preguntas abiertas de la entrevista facilitan la expresión de las opiniones, vivencias, testimonios, percepciones y experiencias de la persona entrevistada, accediendo a un mayor grado de profundidad y matices sobre procesos y aspectos de su historia de vida, así como, sobre acontecimientos, problemas y cambios que han ocurrido y ocurren. Además, hace visible la complejidad, multiplicidad y diversidad de experiencias de las personas, desplazando los relatos uniformes que podrían aparecer. Entendemos que las entrevistas no son solamente una manera de recapitular información. Tienen un sentido en sí mismas: generar un espacio para pensar sobre temas de su interés con profundidad y tiempo (Latorre, 2017).

Consideramos importante disponer de un espacio físico e interpersonal de privacidad, confianza y seguridad, por ello, en un primer momento alquilamos una sala en el Centro Cívico El Campillo (Gasteiz). Posteriormente tomamos la decisión de que fueran las propias entrevistadas las que propusieran el lugar para realizar las entrevistas. Esto nos permitió conocer diversas zonas de Bilbo y Donostia que no habríamos recorrido si hubiéramos establecido un único lugar para todas las entrevistas. Por otro lado, debido a cuestiones de agenda, nueve entrevistas se realizaron a través de videoconferencia (Zoom o Meet).

Las entrevistas las realizamos de forma individual, es decir, una investigadora con una mujer participante, a excepción de la entrevista realizada a las dos trabajadoras de la cooperativa de ciclomensajería Eraman (Gasteiz) y la entrevista realizada en el local de Bizikletaz Adinik Ez – En Bici Sin Edad (Donostia) en las que participamos las dos entrevistadoras. Al comienzo de las entrevistas, explicamos los detalles de la investigación. También elaboramos una ficha de perfil y un documento de consentimiento informado para solicitar la grabación y el tratamiento de los datos recogidos mediante transcripción codificada. El conjunto de entrevistas tuvo una duración media de una hora. En total tenemos 34 horas y 50 minutos de grabaciones de 35 mujeres entrevistadas.

3.3.5. Grupos de discusión

Desde nuestro posicionamiento feminista y narrativo, entendemos que los problemas individuales y grupales son consecuencia de problemas sociales más amplios. En ese sentido, damos mucha importancia al valor de vincular personas a través de grupos, ya que colabora de forma muy significativa en romper el aislamiento que provoca la individualización de nuestras vidas. Los grupos abren la posibilidad de que las experiencias de unas puedan contribuir al proceso de otras, son lugares relacionales en los que unas personas influyen en

otras. Los grupos de discusión tienen como objetivo captar y reconstruir el discurso, el pensamiento, los sentimientos y motivaciones de las personas que participan. No se busca la mera suma de opiniones o experiencias, sino reflexiones que se producen en el momento, que circulan en el grupo, tomas de posición ante los temas propuestos y con los discursos dominantes. Se busca también un plan de acción orientado al cambio a través de propuestas en diversos ámbitos asociados (Álvarez Veinguer y Olmos Alcaraz, 2022).

Elaboramos dos propuestas diferentes para dos tipos de grupos de discusión porque en Gasteiz decidimos realizar dos grupos por el alto interés en la participación. En Bilbo y Donostia realizamos una de las propuestas (“La vida pedaleando”) en un único taller en cada ciudad.

La primera propuesta se llama **La vida pedaleando** (*Anexo II: La vida pedaleando*). Esta técnica es una adaptación del árbol de la vida (Ncube y Denborough, 2011), una metodología de trabajo comunitario dentro del marco de la Terapia Narrativa. Nos hemos inspirado concretamente en el artículo de Adoración Jorge y Carlos Chimpén-López “La metáfora del viaje, un poderoso recurso de la terapia narrativa para personas con adicciones” (Jorge y Chimpén-López, 2018). Y en el vídeo de Marc Leger “Explorando la metáfora de la bicicleta como vehículo para el desarrollo de historias ricas: Un proyecto de práctica narrativa colectiva” (Leger, 2016).

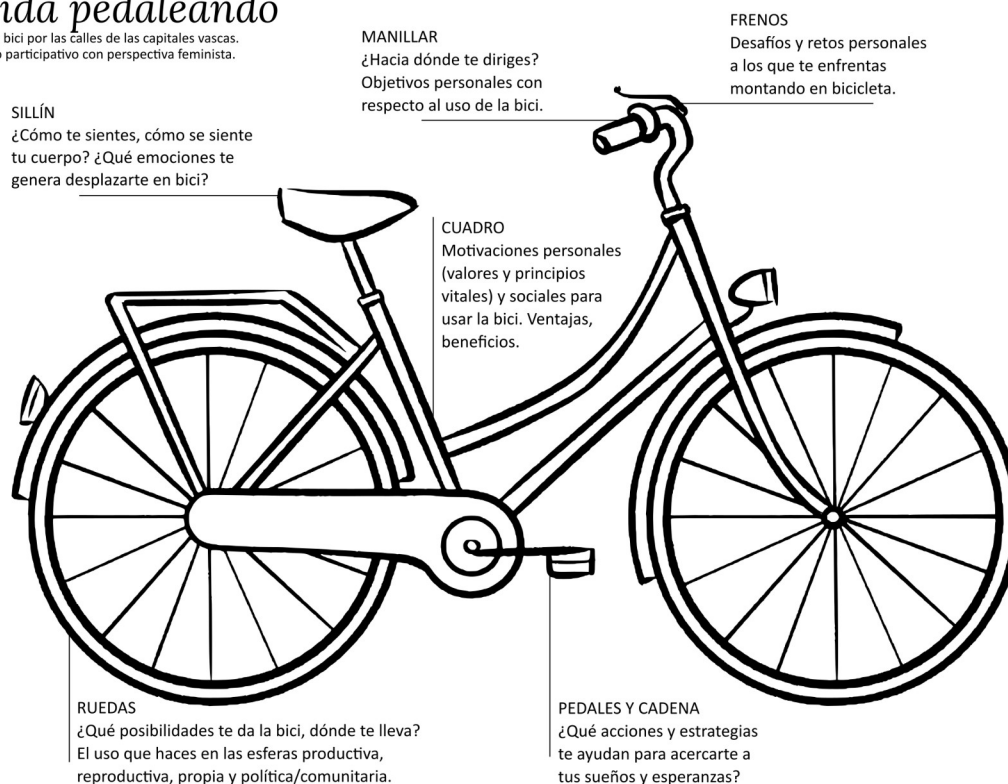
Esta propuesta consiste en una primera etapa de trabajo personal en la que hemos incluido la actividad de la Metáfora de la bicicleta y la elaboración de un Kit de emergencia. Seguida de una etapa de trabajo comunitario, en la que las participantes comparten cuestiones significativas y reflexiones personales, identificando necesidades y patrones comunes. Para finalmente, establecer una conversación grupal en torno a qué elementos relacionados con el contexto social y cultural influyen en su travesía como mujeres ciclistas, así como posibles mejoras, cambios y propuestas que se puedan realizar en el espacio urbano para impulsar el uso de la bicicleta con perspectiva feminista.

La Metáfora de la bicicleta (*Figura 3*) trata de pensar en común las diferentes dimensiones de la experiencia de las ciclistas urbanas a través de una representación visual y metafórica de sus sentimientos y percepciones. En ese sentido, ofrece múltiples posibilidades, ya que permite explorar con profundidad los significados y emociones que las mujeres experimentan como ciclistas. Además de brindar la oportunidad de pensar colectivamente sobre los nuevos caminos que les gustaría recorrer y los cambios que son necesarios.

Figura 3: Lámina para el trabajo personal en los grupos de discusión

la vida pedaleando

Mujeres en bici por las calles de las capitales vascas.
Diagnóstico participativo con perspectiva feminista.



Fuente: Elaboración propia a partir de Jorge y Chimpén-López (2018) y Leger (2016)

En cuanto a la elaboración del Kit de emergencia (*Figura 4*), proponemos una metáfora en torno a qué recursos, herramientas y estrategias (materiales, actitudinales, emocionales, simbólicas, de autocuidado) tienen las mujeres para afrontar los imprevistos y situaciones difíciles en la experiencia como ciclistas urbanas. Aunque existen muchas similitudes entre las participantes, cada Kit es singular y adaptado, en el sentido de que ha sido influido por su historia, habilidades, experiencias y todo lo que es importante y significativo para cada mujer.

Figura 4: Kit de emergencia



Fuente: Elaboración propia a partir de Jorge y Chimpén-López (2018) y Leger (2016)

La segunda propuesta se llama **Mapa de emociones y rutas** (*Anexo III: Mapa de emociones y ruta*). Esta sesión, desarrollada en el segundo grupo de Gasteiz, tuvo dos partes de trabajo personal, siendo la primera parte el mapa de emociones y rutas (*Figura 5*) y, la segunda, el Kit de emergencia mencionado en la propuesta anterior. Posteriormente, tras la puesta en común de ambas, se evidenciaron aquellos elementos que favorecen o que dificultan la movilidad en bicicleta, especialmente por el hecho de ser mujeres, y se generó una conversación grupal en torno a mejoras, cambios, propuestas que se puedan realizar en el espacio urbano para impulsar el uso de la bicicleta con perspectiva feminista.

Para diseñar la primera parte de esta técnica nos hemos inspirado en diferentes herramientas relacionadas con el uso de mapas: el mapa comunitario, los mapas perceptivos (Punt6, 2014) o los mapas de la ciudad prohibida (Hiria Kolektiboa, 2010). El mapa nos ayuda a localizar y contrastar lugares y recorridos utilizados, desplazamientos cotidianos, así como a valorarlos según la forma en que se perciben, identificando sus características positivas y negativas para determinar si son amables/cómodos/seguros... o no. Se trata de entender a las ciclistas urbanas a través de diferentes dimensiones de su experiencia, visibilizando cómo habitan los espacios. En ese sentido, se creó un mapa colectivo en el que

las mujeres indicaron lugares y espacios de la ciudad que contribuían a un sentimiento de bienestar, pertenencia, comunidad, seguridad, alegría, tranquilidad, belleza, apego, etc. Y otros de desconexión, incomodidad, inseguridad, miedo, ansiedad, rechazo, etc. con respecto al uso de la bici. Dando pie a la reflexión sobre cómo diferentes lugares generan sensaciones diversas, y estas sensaciones y experiencias influyen directamente en el uso que se hace de esos espacios.

Figura 5: Mapa de emociones (Grupo 02, Gasteiz)



Fuente: Elaboración propia

Desarrollo de los grupos: Para facilitar los grupos estuvimos las dos investigadoras. Al comienzo de los grupos, explicamos los detalles de la investigación. También utilizamos el documento de consentimiento informado para solicitar la grabación y el tratamiento de los datos recogidos mediante transcripción codificada. Se recogieron algunos datos sociodemográficos a través de una ficha que nos permitieron ir haciendo un seguimiento del perfil de las personas participantes. Tuvieron una duración media de dos horas. En total tenemos 7 horas y 38 minutos de grabaciones de 4 grupos de discusión a los que estaban convocadas 32 mujeres, pero en los que finalmente participaron 24 mujeres.

El espacio para los grupos de discusión lo establecimos tras realizar una búsqueda de salas adecuadas al número de mujeres participantes y a las dinámicas que se iban a desarrollar. En Gasteiz alquilamos dos salas del Centro Cívico El Campillo. En Bilbo

reservamos una sala en el Centro Municipal Ibaiondo - Edificio “La Bolsa”. En Donostia, gracias al ofrecimiento de la asociación Kalapie, pudimos realizar el grupo de discusión en el local que comparten con la Coordinadora de ONGD de Euskadi.

Figura 6: Momento de trabajo individual (Grupo 01, Donostia)



Fuente: Elaboración propia

3.3.6. Anonimato y códigos utilizados

Las entrevistas y los grupos fueron grabados en audio. En el proceso de almacenar el audio y de transcripción del mismo para su posterior análisis, eliminamos las referencias a los nombres de las mujeres entrevistadas aplicando un código para cada caso. En las citas recogidas en los resultados utilizamos esos códigos. La primera letra hace referencia al tipo de metodología utilizada: E (entrevista en profundidad), G (grupo de discusión). La segunda letra hace referencia a la ciudad: G (Gasteiz), B (Bilbo), D (Donostia). Los números hacen referencia al orden de realización de las entrevistas o grupos en cada ciudad. Así, por ejemplo, EG01 es la primera entrevista de Gasteiz.

Recogemos también algunas citas de dos entrevistas grabadas en situaciones informales no concertadas. Es el caso de EGe01 y EGe02, donde la “e” minúscula hace referencia a que fueron realizadas de forma espontánea.

4. RESULTADOS

4.1. RELATOS DE LAS MUJERES SOBRE SU RELACIÓN CON LA BICICLETA

La historia de aprendizaje en cuanto al uso de la bicicleta es significativa ya que nos da una orientación en cuanto a los elementos facilitadores o limitadores con que se han encontrado las mujeres a la hora de relacionarse con la bicicleta desde la infancia hasta la edad adulta. Así mismo, la relación que las mujeres establecen con la bici como objeto, tanto desde el punto de vista de la propiedad como el apego, la performatividad o el tipo de bici, nos resultan relevantes para entender las posibilidades de uso de la bicicleta en el espacio urbano.

4.1.1. Historia de aprendizaje

El uso de la bici desde la infancia, como es el caso de la mayoría de las mujeres participantes, tiene efectos positivos tanto en las formas en que las mujeres perciben y entienden el ciclismo, como en la seguridad y confianza en sus propias habilidades y capacidades.

En cuanto a qué persona facilitó su aprendizaje, en la mayor parte de los casos aprendieron gracias a algún familiar, generalmente hombres (padres, tíos, hermanos). Los usos de la bici en esa edad eran fundamentalmente lúdicos y recreativos: encuentros con amistades, excursiones familiares, paseos por el pueblo, trayectos a la piscina, etc.

Mi afición a la bici básicamente vino por herencia, mi padre era muy fanático de la bicicleta, del ciclismo, entonces desde muy pequeñita, mi primer regalo así que me acuerdo es una bici. Tendría siete, ocho, era de estas plegables de unas BHs de toda la vida (...) entonces pues antes cuando éramos pequeños, que la ciudad era más pequeña, pues uno de nuestros juegos favoritos era salir a la calle con las bicis, dar la vuelta a la manzana, ir a la plaza, o sea que era un juego para nosotros la bicicleta (EG05).

El hecho de que la mayoría de participantes aprendieran en la infancia a montar en bici nos habla de un importante cambio social en cuanto a los roles de género. En épocas históricas recientes, las posibilidades de aprendizaje y adquisición de una bici en la infancia por parte de las mujeres estaban totalmente condicionadas a los prejuicios y estereotipos que circulaban, haciendo que su uso fuese más reducido y aislado.

De hecho, para algunas mujeres participantes su condición de clase o la desigual socialización de género también han sido una limitación. Lo interesante de estos relatos es que, a pesar de estar excluidas socialmente del posible uso de una bici, en muchos casos eso no consiguió paralizar su deseo de utilizarla.

Era un barrio también obrero y no había muchas bicis. Y la gente que tenía una bici era como un tesoro, ¿no? Entonces, yo recuerdo que en mi grupo de amistades había una bici y yo creo que aprendimos todas con esa bici (...) Yo recuerdo, pues no sé, tendría pues eso, 10, 11 años o así. Y yo ya empecé a pedir una bici en mi casa, pero siempre, siempre me dijeron que no, que no, que no, que no, que no, que no. Y recuerdo que cuando mi hermano cumplió, yo tengo un hermano mayor, cumplió 18 años, le regalaron una bici. Y a mí, para mí fue... ¡Buah! Y le han comprado a él, a mí no me han comprado. Y nunca me compraron una bici. Entonces, yo de vez en cuando usaba la de mi hermano (ED06).

Posteriormente, en el periodo de la adolescencia, el uso de la bici se polariza entre las participantes. Para algunas mujeres disminuye significativamente o tiende a desaparecer debido a la distancia que se establece con la familia de origen, la relación con el propio cuerpo o la importancia que se le da a la estética.

Cuando íbamos a León íbamos en el coche con las bicis a pasar el verano con la abuela y llevábamos las bicis y nos movíamos por ahí, es una aldea pequeña (...) en bici al pueblo de al lado, en bici a por las compras, a las piscinas en bici, luego ya cuando te vas haciendo más mayor y ya pasas de tus aitas, pues igual dejé un poquito ahí la bici unos años (EB07).

Sin embargo, para otras mujeres, que durante la adolescencia residían en barrios más alejados del centro de las ciudades, el uso de la bici se convirtió en una forma de adquirir autonomía e independencia, por lo que no solo no dejaron de usarla, sino que su uso se hizo más cotidiano y frecuente.

La independencia de poder ir ¿no? Siendo adolescente o así, no necesitas a nadie que te acerque a un sitio (...) Luego, el grupo hace, porque también íbamos allá a lo verano azul, que es muy chulo eso también. Sí, diría que hasta el cachondeo o ligoteo que había en los aparcabicis también. (...) Sí, ahí cuando llegabas a las piscinas, ahí había, ¿sabes? Había ambiente, había motivo de socialización (EG09).

En cualquier caso, la mayoría retoman su relación con la bici en la juventud para realizar desplazamientos al trabajo o al lugar de estudios, así como para realizar otro tipo de actividades relacionadas con el ocio. También es significativo cómo muchas de las participantes retoman el uso de la bici durante estancias en otros lugares del mundo con mayor movilidad ciclista.

La independencia, pues que viviendo en un barrio un poco más alejado y en cuesta y mal comunicado, pues eso, y fue como natural, pues conforme iba creciendo, pues la usaba para más cosas. Luego hubo un impasse en el que tuve moto, porque empecé la uni, no sé qué, y ya pues como un poco más así, moto, moto, moto, y tuve moto, pero incluso teniendo moto usaba las dos cosas. Y luego ya hice Erasmus yo creo, y al volver dije que no quería saber nada de la moto, y les dije a mis padres que la vendieran, y bici, bici, bici, como que naturalmente me salió quedarme con la bici y ahora ni de guasa tendría una moto (ED04).

En los pocos casos que nos hemos encontrado de mujeres que han aprendido durante la edad adulta, se detecta una dificultad mayor a la hora de superar el miedo o de adquirir destrezas. Habitualmente han aprendido solas, con amistades o en talleres específicos para aprender a montar en bici. Estas mujeres consideran que los motivos por los que no pudieron aprender en la infancia o juventud, están asociado a su socialización de género, su cultura de origen o las dificultades económicas.

Y yo nunca conozco bicicletas en Marruecos (...) No, no, porque en Marruecos es difícil porque no hay bicicletas con mujeres mucho (...) Me gusta mujeres con bicis, me gusta, pero para mí es muy difícil (...) Luego pienso, pero ya está, no puedo porque no sabes cómo andar. En mi cumpleaños, estos amigos compraron una bici para mí y me dijeron, N. toma, también tú puedes ir en bicicleta. Eso, he dicho, tengo miedo primero, y un día estoy, andar, pero luego te caes, pero he dicho, no, no, puedes aprender, y ya está (EG10).

4.1.2. Tipo de bicicleta

Actualmente, la mayoría de las participantes son propietarias de una o más bicis según el uso que hacen de ellas: movilidad urbana, cicloturismo, BTT, carretera, híbrida, gravel, plegable, eléctrica o clásica.

Las mujeres que son propietarias de varias bicis, reconocen tener una relación de mayor cuidado y apego con sus bicis de BBT, carretera o gravel y no tanto con las que utilizan para la movilidad urbana, que suelen ser de menor coste económico.

En la mayoría de los casos no es una prioridad para ellas tener una bici nueva y de muy buena calidad para la movilidad urbana. De hecho, es común que sean propietarias de bicis heredadas o regaladas. Esto se relaciona también con la socialización de género, considerando que los hombres tienden más a comprar bicis nuevas de buena calidad, dando mayor importancia a la técnica, mientras que las mujeres en muchos casos siguen dando mayor prioridad a la estética de la bici.

El estilo de la bici, eso, la estética de la bici es muy curioso, ¿no? Que la mujer, no todo el mundo, pero bueno, la mujer tiende más a ir de paseo, bonita y con las florecillas y no sé qué, y que los hombres más a montaña, ¿no? A las bicis de mountain bike, típica (GG01).

La compra de bicis oscila entre bicis nuevas o bicis de segunda mano. Encontramos que algunas mujeres adquieren bicis de segunda mano por necesidad, pero otras lo hacen por elección.

El padre de una amiga mía tenía una tienda de bicis, pero se jubiló y entonces él lo que hacía muchas veces era comprar de segunda mano, las restauraba (...) Siempre he heredado bicis... ahora es como mi bici propia, como la habitación propia de Virginia Woolf (EG04).

Y siempre he tenido más bicis de segunda mano. Siempre, siempre he dicho, ah, pues una bici de segunda mano. (...) Y luego tengo muchas que me han dado también. Y este año, en mi [58] cumpleaños, pues, me han regalado una bici nueva, creo que es mi primera bici nueva (ED05).

Aunque para muchas mujeres, especialmente para las que no recibieron una bici de niñas por su socialización de género, comprarse una bici propia ha sido un evento significativo en su historia como nos cuenta esta mujer de Donostia:

Empecé en la universidad y tal y empecé a hacer trabajos, así, pequeños trabajos y ahorré dinero y yo creo que fue una de las primeras cosas que me compré, una bici, porque siempre había querido una bici. Y ya tenía como 20 años (ED06).

Las mujeres participantes también hacen uso del servicio de bicis públicas en Bilbo y Donostia, tanto si tienen bici propia como si no. En Gasteiz, en el momento de la investigación, no existe dicho servicio. Los motivos para el uso de las bicis públicas tienen que ver con la facilidad de aparcamiento, la posibilidad de ir y volver a algún lugar por medio de transportes distintos, la necesidad de ir rápido o de llevar peso (en el caso de las bicicletas públicas eléctricas) y la opción de tener una alternativa cuando la bici propia se estropea. No consideran que el uso de las bicis públicas sustituya a la bici propia, sino que lo valoran como algo complementario.

Además ahora mismo han ampliado muchísimo las bicis y las estaciones. Hay muchísimas, aquí en Amara hay un montón. Para momentos que dices, voy en bici pero luego no sé cómo voy a volver. Coges eso y a mí me parece una gozada. No sustituye a la bici pero sí que me viene muy bien. Y al final pagas una cuota que no es muy grande al año y luego cada vez que la utilizas, pero bueno (ED05).

Observamos cómo entre los relatos de las participantes está presente el debate sobre la necesidad o no de las bicicletas eléctricas. Algunas se resisten a usarlas, bien porque para ellas es importante realizar ejercicio físico y consideran que con las eléctricas se pierde esa parte o bien porque tienen dudas sobre el futuro de las baterías. Sin embargo, otras mujeres encuentran en este tipo de bici una solución para posibles limitaciones físicas, geográficas o de salud. Así como para realizar compras, trayectos largos o transportar a menores.

Bici de ciudad, que por cierto es una bici eléctrica, una bici urbana eléctrica, porque mi trayecto de trabajo son ocho kilómetros y medio, y llegaba muy sudada. Entonces, mi trabajo es de oficina. Y llevaba ropa para cambiarme, pero aún así la sensación, pues, no te sientes bien, ¿no? Y cogía catarros, porque de la corriente que hay en la oficina, pues, yo cotidianamente con catarros. Entonces, a principios de este año, 24, pues, vendí la bici urbana que tenía y me compré una bici eléctrica (EG07).

A los 3 años del contagio, ya llevo 5 enferma, llevo año y medio con la bici eléctrica, pues ya decidí que si me curo ya me volveré a la otra. Pero mientras, [risas] mientras, algo haré. Entonces opté por la eléctrica. He optado por una eléctrica de estas plegables con rueda pequeña. Mi objetivo es la movilidad y estoy muy contenta la verdad. Con mucha autonomía (...) Me parecen maravillosas las eléctricas cuando uno no puede. Me parece una buena opción (EG12).

En cuanto a la bicicleta entendida como objeto generizado, aunque algunas participantes prefieren el cuadro dirigido a hombres (de barra alta) y no encuentran ninguna dificultad en su uso, para otras ha supuesto un avance importante que el diseño del cuadro de las bicicletas se ajuste al cuerpo de las mujeres. En ese sentido, una mujer que ha sido dueña de una tienda y taller de bicis durante 35 años en Bilbao nos compartía:

Pues en principio, cuando yo empecé, no había bicis para mujeres de ningún tipo. Ni sillines para mujeres, ni específicos de mujeres. Las bicis estaban diseñadas para los señores y ala (...) Es muy importante, un buen sillín y una bicicleta de tu talla. Y los cuadros de mujeres, las bicis de chicas, tienen una geometría un poco diferente (...) Sí, porque las chicas tenemos los hombros un poquito más estrechos, entonces el manillar es muy importante llevarlo a la anchura de los hombros, lo que tú necesites de tus hombros. Entonces la geometría de las bicis de chica es así, un poquito más corta (...) Los cuadros, un poquitín más cortos. El cuadro de la bici, la geometría, pues es importante para ir cómoda, para hacer muchos kilómetros, para hacer un paseo de nada pues no es importante, pero alguien que la usa como urbano durante todo el año, al final suma muchos kilómetros (EB03).

Sin embargo, cuestionan que la bicicleta tenga que tener colores o complementos diferentes según la socialización de género. Aunque reconocen que ha habido avances significativos en ese sentido, sigue sorprendiendo cómo todavía hoy las bicicletas, sobre todo infantiles, tienen colores como el rosa enfocado a las niñas y el rojo o azul enfocado a los niños. Así como se sigue entendiendo que una bici con cesta y bonita es para mujeres y una de montaña es para hombres.

Yo, mira, eso, pero ahora ya se ven cestas, o sea ya la cesta, antes solo se veía en bicis de chicas. Y eso ha ido cambiando. Ha ido cambiando a medida que los roles se van equiparando o igualando. No veías una bici de tío con una cesta, no la veías. Ahora sí, eso me alegra. Pero antes las cestitas eran de las chicas (EG12).

En cuanto a la relación de apego sentimental con su propia bici, para algunas la bici es un objeto personal con el que se identifican. Aunque otras tienen una vivencia mucho más utilitaria, funcional y práctica de la bici como objeto de movilidad.

O sea, apego sí porque al final estoy a diario con mi bici, ¿no?. Y es una cosa que me ha llevado a muchos sitios, pero o sea si, por ejemplo, si me la robasen me daría mucha pena (...) Me parece bonito o me parece importante tener buenos recuerdos y

experiencias acerca de la bici (...) Ya puedes viajar con ella, puedes tener experiencias increíbles, puedes conocer nuevas personas, ¿no? (EG04).

En relación a la performatividad de la bici, la mayoría no la adornan de ninguna manera ni le ponen nombres. Aunque para algunas mujeres sí ha sido importante en su relación con la bici convertirla en un objeto más personalizado y simbólico, ya sea a través de un nombre, una estética específica o complementos distintivos como pegatinas, flores, timbres, etc.

Muy retro, de hace 20 años, que la tuneé, la pinté, entonces era morada y rosa, con mi cestita, súper bonita. Y justo este año me la robaron. Fue un disgusto, que encima yo siempre la dejo fuera de mi despacho, (...) entonces me voló. Y nada, pues muy apenada, porque dije, esta es mi bici de la historia de mi bici, porque es la primera bici con la que empecé a andar en Bilbao y con la que he seguido después de 20 años (...) Era morada y rosa y abajo ponía mi nombre (...) tenía muchos timbres de todos los países a los que iba. Yo viajo mucho. Entonces tenía tantos timbres que ya no me cabían en el manillar (...) Entonces ya era totalmente mi bici. Era yo, el sillín rosa, yo, rubia, era yo. Era muy chula, mi bici. Así que la de ahora, poco a poco, ¿no? (EB09).

Es una bici de paseo, con la rueda un poco grande, heredada de un tío mío que la tenía por ahí en el pueblo para pasear. Se llama Muxutrek, porque es de marca Trek, y en euskera gratis, pues como es heredada, pues gratis es muxutruk. Se llama Muxutrek (EB02).

4.2. MOTIVACIONES PERSONALES Y SOCIALES

Las mujeres participantes eligen la bicicleta como transporte urbano motivadas tanto por las ventajas personales que les supone en su movilidad cotidiana, como por sus principios vitales o valores éticos.

Las principales motivaciones que relatan son de carácter personal y tienen que ver con la practicidad, eficiencia, comodidad y rapidez que les permite el uso de la bici en sus desplazamientos cotidianos con una cierta distancia. Cuando las distancias son demasiado cortas, habitualmente prefieren ir caminando ya que les resulta más cómodo que el uso de la bici.

Valoran la bici como el transporte más rápido dentro de las ciudades en comparación con el transporte público o el coche, al no depender de horarios establecidos, ser un transporte puerta a puerta y tener una mayor facilidad de aparcamiento.

A ver, rapidez. Cojo la bici y en cinco minutos estoy en cualquier sitio. Ni tengo que esperar al autobús, ni tengo que mirar los horarios. Bueno, coger el coche en Vitoria es, es que necesitas más tiempo. Es que para cualquier cosa necesitas más tiempo. La bici es lo más rápido y lo más cómodo. Bajas, la tienes ahí. Entonces, todo rápido (ED09).

Básicamente lo que más me gusta de la bici es que me gusta. Es que me gusta. O sea, me gusta ir. Me da la sensación de libertad, el aire, la inmediatez, el llegar, la accesibilidad de todo. Que la dejas en la puerta de casa y te llega a la puerta del trabajo. O sea, la simplicidad (GD01).

Otra de las principales motivaciones tiene que ver con la adquisición de una mayor independencia y autonomía, acompañada de la sensación de libertad, relajación, disfrute del paisaje y placer. El uso de la bici se relaciona con un mayor bienestar emocional y mental, ya que otorga la posibilidad de relacionarse con el espacio urbano de una forma más saludable y armónica.

Es muy eficiente. O sea, vas de puerta a puerta. A mí me agobiaba el metro todos los días por la mañana. Meterme en el metro. La gente tenía la cara gris. Y de repente empecé, pues eso, probé y es muy agradable. El tránsito al trabajo pues llegas de otra manera. Porque, pues eso, iba por el bidegorri y veía a la gente que estaba paseando, a los perritos, jubilados, que andaban haciendo deporte. Y el contacto es muy distinto (EB02)

Además, otra de las ventajas asociadas al uso de la bici tiene que ver con el ahorro económico que supone con respecto a otros transportes. Los costes de adquisición y mantenimiento de la bici son más baratos, ya que no supone gastos de seguro ni de gasolina y el gasto en mantenimiento es muy reducido.

Otras motivaciones que han nombrado tienen que ver con los beneficios para la salud, ya que lo consideran una forma de hacer ejercicio físico. Además de las posibilidades que ofrece para socializar o conocer otros lugares, como se estuvo debatiendo en uno de los grupos de Gasteiz:

Y también, si sales de la ciudad, el ritmo de viaje. O sea, si haces viajes en bici, que es uno de mis retos, me parece que tiene un ritmo muy bueno para conocer los sitios, los pueblos. No es tan lento como el de andar y ni tan rápido cuando vas en un coche y llegas... O sea, la bici te permite... Me gusta el ritmo de la bici (GG01).

Por otro lado, también encuentran motivaciones sociales relacionadas con el uso de la bici, que tienen que ver con los principios o valores de las mujeres. La principal motivación social que relatan es la ecología, la contribución del uso de la bici al decrecimiento o disminución de la huella de carbono tan necesarias en este momento de crisis ambiental.

Pues primero porque es más ecológico, evidentemente. Es más saludable. Pero es más saludable para uno, pero es que yo creo que es más saludable para la sociedad (EB01).

A mí socialmente me parece, aparte de que es ecológico, de que no contamina, de que si todos lo hacemos también en las calles pues habrá menos coches, entonces habrá calles más peatonalizadas y más agradables para todo el mundo, y más seguras también (ED04).

En este sentido, valoran que en las ciudades se ha generado una cultura del coche que es excesiva y perjudicial para la vida, por lo que consideran que la bici es una forma de plantarle cara.

Pues hay ese componente, pues más, digamos, social o cultural o militante, de decir, bueno, pues, no, yo vengo con mi bici, se pueden hacer las cosas de otra manera, y, bueno, no sé si, sí, yo, el tema del coche ya digo, no, me parece un exceso (ED06).

A mí me genera también, aparte de la autonomía, el tema de la libertad, ¿no?, porque a veces la cultura del coche ha divulgado este tema de que el coche te da mucha libertad, cuando dependes de tantas cosas para que funcione el coche, y aparte de todo el impacto ambiental que tiene. Pero a mí al revés, ¿no?, es como que tengo esta cosa simple con la que puedo ir súper lejos y me genera muchísima libertad (GB).

Otra motivación social importante es la de crear otros modelos de ciudad más amables y sostenibles para todas las personas. Consideran que la bici tiene el potencial de contribuir a generar otros ritmos de vida más calmados y habitables.

Esa parte también de autonomía, de libertad, y luego de armonía, ¿no? O sea, también vivimos con una cultura de toda rapidez, todo rapidez, y dices, bueno, pues yo voy a este ritmo, que es mucho más armónico y más como acorde a la vida (GB).

En ese sentido, se valora el uso de la bici como un ejemplo de sostenibilidad y una muestra de que se pueden hacer las cosas de otras maneras alternativas a la dominante cultura del coche.

La vida saludable, que favorece que haya una menor contaminación, tanto acústica como de polución en las ciudades y también favorece la accesibilidad urbana. Una ciudad que es amable y buena para la bicicleta es accesible en general para cualquiera, para el peatón y para cualquiera. Entonces, si no es buena para la bici, no es para el peatón ni para nadie (GD01).

Luego hay una parte también, bueno, lo hago con muchas cosas en mi vida, que tiene que ver con dar ejemplo. Bueno, dar ejemplo, no es que yo diga quiero ser un modelo, es que, bueno, que la gente vea que hay gente que hace otras cosas, que cuestiona la normalidad que es tener un coche y tener, ya digo, tres coches por familia o cuatro. Entonces hay esa parte también. Yo por lo menos en mi casa yo he tomado decisiones y a veces la mayor razón ha sido que mis criaturas vean que hay formas diferentes de hacer las cosas (ED06).

Además, para algunas mujeres la bici es un elemento que contribuye a la equidad social, ya que es un transporte que pueden usar menores de edad, personas mayores, personas con bajos recursos o personas con diferentes condiciones físicas (ya sea a través de bicis eléctricas o triciclos).

Y también por un tema de equidad social, o sea que te equipara con muchas otras personas que no se pueden permitir un coche, que son menores de edad y no pueden conducir, son demasiado mayores para conducir pero sí pueden andar en bicicleta, entonces a mí me gusta porque es como cuando te encuentras con gente vas viendo un montón de gente diferente con bicicleta, vamos (GG01).

4.3. POSIBILIDADES DE LA BICI Y EL ESPACIO URBANO

Nuestras ciudades están comenzando a adaptarse al uso de la bicicleta como medio de transporte. También nuestras prácticas culturales se transforman junto con las formas de movernos a través del medio urbano. Cada vez más mujeres utilizan la bici para desplazarse

por las calles en su vida cotidiana y resulta clara la influencia de diferentes elementos que facilitan el uso de la bici en un entorno todavía desfavorable. El estado del desarrollo de las infraestructuras ciclistas se suele destacar como de los principales elementos facilitadores, pero las mujeres también resaltan la influencia positiva de los contextos de socialización como la familia, las amistades y el entorno social.

Las mujeres usan la bici en la ciudad para movilizarse en todos los ámbitos de la vida cotidiana, lo que muestra que la bicicleta no tiene únicamente un uso recreativo sino que es utilizada para desplazarse dentro de las esferas productiva (trabajo, estudios...), reproductiva (cuidados, compras...), personal (ocio, deporte...) y comunitaria (participación social). Hacen uso de las diferentes infraestructuras ciclistas según sus necesidades, sus capacidades y el análisis que hacen de la utilidad de las infraestructuras disponibles. Para ello ponen en movimiento su cuerpo, experimentando sensaciones y emociones diversas y desarrollando estrategias de seguridad y autocuidado.

4.3.1. Influencia positiva de los contextos de socialización

Hemos conocido ya los relatos de las mujeres sobre sus historias de aprendizaje del uso de la bicicleta. Las prácticas familiares se recuerdan con especial cariño y se reconoce la influencia positiva que han tenido en el hecho de utilizar la bicicleta como medio de transporte.

Para mí, tiene como ese recuerdo a nivel familiar; ¿no?, de cuando era yo pequeña iba siempre en bici, íbamos todos los fines de semana a andar en bici con mi abuelo (EG04).

Son entornos familiares que han facilitado, de una u otra manera, el acceso de las mujeres a la bicicleta como elemento lúdico y recreativo. Unas veces han sido las madres y los padres quienes han fomentado el uso de la bici, otras veces han sido otros familiares cercanos quienes, a través de su ejemplo o, mucho más, a través de compartir espacios, vivencias y bicicletas posibilitaron que estas mujeres tuvieran acceso a unas prácticas de juego y de movilidad que muchas otras no pudieron experimentar.

Estas mujeres, que aprendieron en su infancia y atesoran recuerdos positivos (y alguna que otra caída), reproducen en sus nuevas familias estas prácticas y constatan los efectos que tienen en sus hijas e hijos.

Mis hijos e hijas han andado en bici desde bien pequeños, hemos intentado que aprendieran y la usaran. Van y vuelven en bici a la ikastola, son autónomos, eso te

da... Por ejemplo, en el caso de mi hija la pequeña va desde Zabalgana, que es donde nos movemos y hay un tramo andando, en bici pues nada, tiene unos minutillos. Tiene 12 años nada más (EG03).

Las prácticas familiares como realizar los desplazamientos cotidianos al centro de estudios en bicicleta se suelen complementar con un uso de tipo recreativo para ir juntas a un parque, a la playa o a espacios naturales. Esta cotidiana relación con la bicicleta posibilita, además de autonomía en los desplazamientos, desarrollar otro tipo de relaciones dentro de la familia.

Sí, mira, yo en la tienda hablaba con mucha gente, y entonces los padres cuando tenían que empezar a “buah, que mi hijo dice que quiere empezar a andar en bici, pero...” yo siempre le decía, pues ámate y vete con él, porque no sabes qué momentos vas a vivir con él en bicicleta. Hay unas edades ahí de los chavales, yo eso me ha pasado con mi hija (...). Pues bueno, en esa edad adolescente, difícil, mira, cuando salíamos en bici, éramos iguales, nos igualábamos, y ahí yo transmitía otra cosa y ella conmigo también. (...) Y veo que ha sido sano, porque nos sigue uniendo la bici. Algún año nos hemos ido de vacaciones juntas, y bueno, aunque esté con ella comiendo, es otra cosa cuando vas en bici (EB03).

Estas actividades familiares placenteras no están exentas de la ambivalencia entre el placer y la tensión implícitas en el acto de moverse en bici con niñas y niños por el espacio urbano, un espacio inseguro para la infancia debido, entre otros motivos, al escaso desarrollo de infraestructuras adaptadas a la ciclabilidad infantil segura.

Sí, a mí eso me parecía muy bonito, o sea, me parecía un planazo, ir los cuatro en bici a algún sitio, a un parque, muchos solíamos ir al Olabeaga y demás, me parecía un planazo. Lo que pasa que al final, pues sí, necesitaría una estructura, con las bicis, que estén las ruedas por lo menos hinchadas, o sea, que tiene su cosa y luego su tensión (EB05).

El creciente uso de la bici que realizan las mujeres desde hace años posibilita prácticas compartidas difíciles de imaginar en un contexto de origen tan marcado por el machismo como para unas hermanas nacidas a mediados del siglo XX, en plena dictadura franquista.

Mi madre son 12 hermanos. Y las chicas tienen mucha relación. Entonces empezó a organizar todos los años un viaje en bici con sus hermanas. Bueno, una revolución en

la familia porque de repente las señoras de la casa se reservaban un dinero y unos días para viajar con sus hermanas. Y eso, sin ponerle ningún nombre, pero fue una revolución en mi casa (EB02).

Una revolución no solo en su casa, sino entre las mujeres de su generación, ya que el último Barómetro de la bicicleta en España (RedBici, 2024) muestra cómo el grupo de edad de las nacidas entre 1954 y 1969 (entre 55 y 70 años) es el que menor uso hacen de la bici (21,2 %) y el que mayor brecha de género presenta: 27,2 puntos de diferencia entre hombres y mujeres.

En cambio, las mujeres más jóvenes han tenido un acceso al uso de la bicicleta que ha posibilitado la normalización de prácticas de amistad desde edades tempranas.

En mi cuadrilla siempre hay un plan y todas las de mi cuadrilla siempre hemos ido en bici a la ikastola, ¿no?, hemos hecho todos los planes, y en verano siempre vamos al pantano en bici, comemos todas allí en bici... Tiene como ese lado emotivo (...) al día de hoy, rozando los 30, todas seguimos usando la bicicleta. Todas cuando quedamos aparcamos la bici juntas. (...) Creo que la bici me ha dado muchísimo, que me encanta ir en bici, que socializo muchísimo con mis amigas, con mi pareja (EG04).

A estas mujeres, utilizar la bicicleta les ha facilitado mantener entornos de amistad amplios y dispersos en distintos barrios de la ciudad.

En nuestra cuadrilla somos 13 o así más o menos y todas utilizamos y hemos utilizado la bici. Sí que es verdad que las que más la utilizábamos éramos dos que vivíamos en un barrio más alejado. Entonces, como quedábamos en el barrio en el que vivía la mayoría, pues es como que esta amiga y yo éramos las que más utilizábamos la bici de manera cotidiana porque nos desplazábamos de un lado al otro, pero bueno, diría que todas la hemos utilizado (EG08).

Estas amigas ciclistas en edades tempranas se recuerdan como una influencia fuerte para seguir usando la bici a lo largo de la vida. En uno de los grupos de discusión de Gasteiz, una mujer nos compartía estas reflexiones hablando de las personas que contribuyen positivamente a continuar pedaleando:

Pues he puesto a mis amigas, he puesto hasta con nombre y todo. Bueno, en diferentes momentos de mi vida, amigas. Pues la primera amiga con la que empecé a andar cuando vivíamos en Iruñea, pues íbamos juntas a clase. Con otras amigas con

las que empezamos a hacer bici de montaña hace muchos años, luego lo dejamos. Y a día de hoy a veces voy. Tengo una amiga que también va en bici a todos los sitios, y pues coincidimos. Pues comentamos muchas cosas, ella se cae muchas más veces que yo, entonces nos reímos, decimos, no, tal, tienes que revisar la bici. Bueno, pues compartes cosas de tus vivencias de bici, ¿no?, que hace que sea como algo más compartido. Porque en mi entorno no hay tanta gente que vaya en bici, la verdad. Tampoco es que sea como más habitual (GG02).

En este sentido, otra mujer comentaba también la necesidad de compartir experiencias de movilidad ciclista urbana en el desplazamiento al trabajo.

No ser sólo yo la que va en bici, pues yo que estoy en el curro y que viene la gente que ha venido en bici igual, y, “wow, qué mal, oh, que hoy llovía, oh, qué frío, oh, los guantes, yo que sé”. Eso, pues no ser yo la única, sino ver que comparto esa experiencia con más gente (GG02).

Compartir, ayudar, hacer grupo... son formas de socialización y apoyo mutuo indispensables para el desarrollo humano y también para la movilidad ciclista, ya sea en la ciudad como en la práctica cicloviajera.

Y luego intento, le doy la chapa a la gente para que ande en bici. O bueno, pues si la tienes rota, pues la arreglamos juntas o lo intentamos, que tampoco tengo mucha idea, pero bueno, entre YouTube y un par de herramientas, pues algo haremos. O intentar también hacer viajes, eso sí que me... O sea, fuera de Donosti, irnos unos tres días o una semanilla. Siempre que hemos ido así entre amigas ha sido para mí la mejor manera de viajar, como el ritmo más interesante para ver algo. O sea, no es tan lento como andando, ni tan superficial como ir en coche para mí. Es una de las motivaciones (GD01).

Los círculos cercanos, el grupo, se revelan como elementos de seguridad y protección para las mujeres y su pérdida puede suponer una barrera y una limitación para usar la bici.

Yo tenía muchas amigas y muchos amigos, amigues también, que andaban en bici y entonces, claro, al principio me daba un poco de miedo, pero hacíamos esto de, claro, nos juntamos en tal punto, nos vamos juntas y entre todas, al final como que te proteges, ¿no? Y eso te diría que acá igual me ha afectado. Como los círculos que tengo no se mueven tanto en bici en la ciudad, como que he perdido un poquito eso y

tiendo a no andar tanto en bici también porque como la gente se mueve a pie, me muevo a pie con la gente (EB11).

La mayoría de gente que... la que es más cercana a mí no utiliza bici. Entonces mi pareja no utiliza bici y no le gusta. Entonces, si fuera más como que “ay, sí, vamos a montar en bicicleta” me incitaría más, sí. (...) no es que yo tenga la iniciativa, pero si mi entorno lo hiciera, yo lo haría más, claro (EG02).

Ser consciente de esta necesidad de apoyo social es lo que lleva a esta mujer, activista de Gasteizko Biziklteroak y la Masa Crítica, a pensar en soluciones sociales que permitan a más mujeres usar la bici en condiciones de seguridad y cuidados colectivos.

Pues para empezar, campañas de salir, salir juntas, o sea salir... Por ejemplo, que si a alguien le da miedo, a una mujer le da miedo ir en bici por la calzada, si va ella sola le va a dar miedo, pero si va con gente seguramente que no. (...) Entonces, si esas mujeres pudieran ir acompañadas... es que yo creo que irían, irían más, irían más en bici. (...) También tuve una idea, una vez de hacer como un proyecto de que la gente se apuntara, pero la gente que se lo estén planteando, que va todos los días en coche, pero dice “igual quisiera ir en bici, pero bueno, no me atrevo y tal”, como que se apuntara y darles un acompañamiento (...) venga, yo te acompaño al trabajo en bici. Que cojan un hábito, sí, ese. Pero claro, para eso necesitas tiempo, gente voluntaria que madrugue (EG01)

Esta es la base de los grupos de mujeres ciclistas que veremos más adelante. Como dicen en ELLAbikes: sola no mola.

4.3.2. Usos de la bici en la vida cotidiana

La bici, como medio de transporte urbano, es utilizada por las mujeres para desplazarse en todas las esferas de la vida cotidiana: reproductiva, productiva, personal y comunitaria. En mayor o menor medida, la bicicleta cubre todos los desplazamientos necesarios del día a día. Unos desplazamientos que se encuentran mediados por el género y la brecha de tiempo y de cuidados todavía existente en nuestras sociedades. Por otro lado, contribuye a generar cambios en el estilo de vida, implicando formas de consumo más cercanas y responsables social y ambientalmente.

4.3.2.1. Esfera reproductiva

Algunas mujeres que se desplazan al trabajo en bici la utilizan además como carrito de la compra más o menos improvisado.

Sí, la compra es verdad que como a hacer las compras no suelo ir en bici. Pero si vuelvo del trabajo y voy de compras, es mi carrito del que empiezo a colgarme... Digo, algún día se me va a romper el manillar de todo lo que le cargo (EB05).

Para muchas, la bici se convierte en una aliada imprescindible para cargar con el peso de las compras y le añaden accesorios como cestas, parrillas portabultos, alforjas...

Sí, hago las compras. Cuando son cositas pequeñas, pues todo lo que me cabe en la cesta. Una bolsa que puedo llevar en el manillar. Pues sí, sí que suelo hacer (EG05).

Yo voy con la compra en la cesta. Es que además luego digo, si es que es mucho más cómodo, porque no estás cargando con la compra. Yo la pongo en mi manillar, atrás, en la cesta, delante, en todo. Entonces yo en realidad no cargo con la compra (EB09).

Para ir de recaos a Munguía [desde Arrieta], por ejemplo, y volver, a mí me da mucha versatilidad. Te pones dos alforjas y vas al supermercado. Y no me gusta [ir de compras], entonces es una forma de motivarte para ir de recaos también, porque vas en bici, no vas a coger el coche (...) lo veo como un medio de transporte muy, no sé, muy cómodo para ir de recaos (EB07).

Incluso se utilizan otros elementos no destinados en principio al transporte de la compra, como la silla infantil cuando va vacía.

Esta bici la llevaba con una silla de bebé detrás, esa silla cuando ya no se usaba seguía estando porque para mi aquello te permitía llevar kilos y kilos de fruta, de comida, de todo (EG03).

No solo resaltan el apoyo logístico que supone la bicicleta, sino que se valora también el ahorro de tiempo que supone frente a ir andando de compras.

Me encanta para hacer recaos, porque es que lo que andando tardas hora y media, en bici, claro, salvo que vayas al Casco Viejo, ¿no? Pero si te tienes que mover un poco más por Bilbao, es que en bici en 20 minutos tienes hecha toda la compra (EB01).

Este ahorro de tiempo está relacionado con las propias características de este medio de transporte en el que puedes ir pedaleando o caminando hasta el mismo destino.

Pero sí, llevo toda la vida que según salgo de trabajo, de vuelta a casa, voy parando, algunos comercios te dejan meter la bici y todo dentro y otros sin más la aparcas cerca o la pongo fuera, lo veo desde la cristalera sin aparcar ni nada y [pido] ¡esto, esto, esto! ¡Venga, va, va! (EG09).

Y frente al uso del coche, gracias a la versatilidad y también a las limitaciones de la bici, se promueve un consumo más pausado, más local y de cercanía, que no depende de grandes superficies comerciales, sino de un entramado de tiendas y pequeños comercios dentro del área de los desplazamientos cotidianos.

También la compra. Porque, antes de que me robaran la bici, que es algo que me ha frenado, tener las alforjas era como una manera de hacer la vida un poco más lenta. Porque si vas en un coche, haces una supercompra. Intentamos siempre comprar con la bici y tienes que comprar menos. Pero bueno, también es como una manera de vivir de otra manera, ¿no? (...) Y también no ir a un supermercado grande. Ir de camino a casa a una tienda pequeña (GD01).

Y luego, por ejemplo, yo he hecho cambios respecto a las compras. Yo antes iba con el coche, hacía la compra grande que se dice y ahora no, tengo dos cestas maravillosas. Entonces las compras también las hago más de poco y entonces ya no tengo que hacer eso (GG01).

Algo más de la mitad de las mujeres participantes en la investigación reconocen tener responsabilidades de cuidados y una de cada tres son madres. Para muchas de ellas, la bici supone un medio de transporte eficaz para cubrir las necesidades de desplazamiento que exigen los cuidados familiares.

Para mí era un elemento facilitador de tu día a día llevarlos en bici, tener bici con silla atrás, poder llevar la compra... Es una bici multiusos, te sirve para todo (EG03).

Las posibilidades que abre la bicicleta y sus nuevos y múltiples accesorios de transporte hace que pueda ser utilizada por familias que necesitan moverse con más de una criatura. Sillas delanteras para las más pequeñas, sillas traseras para las mayores y remolques para transporte de personas son los elementos más utilizados. Ni en nuestra observación ni en

las conversaciones con mujeres ciclistas hemos podido conocer a alguna mujer con bicicleta de carga (cargo bike) para el transporte de personas. Esta mujer de Donostia nos cuenta cómo organizaron el transporte en bicicleta en función de la edad de sus criaturas.

Sí, la hemos usado desde muy txikis. Con la mayor sí que esperamos hasta que podía ella sujetar la cabeza porque iba en una sillita delantera y con diez u once meses yo creo que ya empezamos a llevarla en bicicleta. Y luego ya una vez que tuvo dos o tres años pasó a la silla de atrás... y ya empezó a andar ella y ahora ya va en bici también. Ya tiene nueve años. Y luego con el pequeño, como teníamos a los dos porque la mayor tenía tres años cuando nació el pequeño, pues decidimos comprarnos un carro para llevarles a los dos al cole y tal. Y compramos una hamaquita para llevarle al bebé (...) íbamos con cuidado porque es verdad que te puedes pegar algún golpe, pero iba muy seguro porque las hamaquitas estas es que están hechas para eso y va atado y entonces hemos andado con el carro un montón también. Y ahora ya el pequeño a veces va en su bici, a veces va en la silla (...) Los dos [adultos de la familia], los dos tenemos silla, los dos teníamos opción de enganchar el carro (...) a ver, yo con lo de la bici eléctrica pues igual un poquito más pero porque era más fácil, pero como tampoco vamos siempre juntos pues al que le toca (ED08).

En una época vital como la maternidad, la bicicleta familiar cumple más funciones que simplemente el desplazamiento al cole y supone una ampliación de los espacios disponibles y de las posibilidades de ocio, además de formar parte de unos valores que se quieren transmitir, como nos comparte esta madre de Donostia.

Para mí amplía, siempre lo digo, ¿eh? Amplía mi mundo y, de hecho, mis amigas me han regalado el adaptador este para el carromato para ella y les escribí un mensaje, “¡Gracias! Habéis ampliado otra vez mi mundo”. Porque si no, como que te quedas mucho solamente en el barrio y yo pues para ir a la playa una mañana con los dos, pues si cojo el autobús, voy, vuelvo, se me hace como más lío. Aparte para llevar todas las cosas... Ahora les meto a los dos, meto cuatro juguetes y como que me hace llegar más lejos. Y también de cara a ellos, pues me gusta mucho la educación que les da el, pues eso, el ver que pueden ir conmigo y que me vean a mí también como una persona fuerte, que oye, bajo el carromato, te pongo en la bici. [Mi hijo], por ejemplo, relaciona mucho carromato-ama. Y el aita le llevaba más en la silla de adelante. Entonces la que se mete en la liada y mete mil cosas atrás y no sé qué, pues

que sea la ama y que vamos divertidos. Me encanta y que a él le divierta. También creo que a ellos les enseña como paciencia, ir tranquilos. Muchas amigas, “¡ay pero como le metes, si se pone a gritar y no sé qué!”. Pues si le acostumbras desde txiki para él es normal y es como la mochila en el monte que también vamos mucho. “¿Pero cómo aguanta las rutas?” Es que va desde que tiene un mes y para él es precioso ir admirando los árboles y como viendo la vida un poco más tranquila. Que si no ahora todo es como parque y estímulo y locura. Y ese momento de pausa (...) pero eso como que te amplía el mundo, que si no a veces en la maternidad me parece que te queda un poco pequeño. (...) Cuando [mi hijo] estaba en una guardería que estaba ahí un poco lejos, entonces permitía, por ejemplo, que yo lo llevase, dejar el carromato en la guardería, y si [aita] quería ir a buscarle, engancharle él, o llevarlo también así. (...) y ahora que van dos, es que van súper a gusto. E incluso cuando era más pequeño, pues para dormirse y todo, a mí me da la sensación de más seguridad que en la silla (ED04).

En cuanto al cuidado de personas mayores, aunque una bici normal no sirve para transportar a otras personas adultas sí facilita los desplazamientos a los lugares de residencia para visitas o para realizar recados relacionados con el cuidado y atención.

Yo creo que es interesante y te puede ayudar mucho a los cuidados porque muchas veces... por ejemplo, yo voy todas las semanas a casa de mi abuela y voy siempre en bici porque estamos en el barrio de al lado (EG04).

Otra opción para las personas mayores que comienzan a tener dificultades para caminar largo rato y no pueden montar en bici es la que le propuso esta mujer de Bilbao a su madre, de 80 años.

Entonces, cuando aquello le dijimos, “yo he visto por Francia, cuando viajo en bici y tal, mogollón de guiris y personas mayores con unos triciclos que son eléctricos. Tienes que pedalear, pero así te ejercitas también”. Y se animó y lleva dos años. Y le gusta. La bomba para ella, la bomba. Porque da una libertad de movimiento de la leche (EB07).

También conocimos la iniciativa Bizikletaz Adinik Ez, en Donostia. Esta asociación que tiene dos personas trabajadoras y decenas de voluntarias y voluntarios, dispone de triciclos con apoyo eléctrico para el transporte de personas mayores de residencias, centros de día o pisos tutelados de Donostia. La mayoría de las personas que hacen uso del servicio son

mujeres. En cambio, la mayoría de las personas voluntarias son hombres. Realizan recorridos por diferentes espacios de la ciudad, paseos significativos y en muchos casos decididos por las usuarias. Por medio del desplazamiento en el triciclo por la ciudad se generan conversaciones y vínculos entre usuarias y voluntarias. Así nos lo cuenta esta mujer voluntaria de 77 años,

Los llevo a lado de la barandilla, que vean la playa. Alguna vez ha parado la policía, ¿eh? ¡Vamos a ver, chico, a ver, a qué velocidad voy! Además, les voy cantando y [cuando avanzamos] la gente se retira como las aguas del Nilo, no toco ni el timbre. Les canto boleros de los de mi madre, los que saben ellas. Y cantan, ellas también cantan (ED01).

En cuanto al acceso a edificios, las construcciones no han tenido en cuenta a las bicicletas. Es el caso de la vivencia de esta mujer, que eligió su bicicleta teniendo en consideración los cuidados a su aita y reflexiona de dónde le viene esa atención especial.

Yo he elegido una bicicleta de rueda pequeña para que entre en el ascensor para poderla subir a su casa si tengo que ir a su casa. Y es algo que lo he pensado a la hora de comprar la bicicleta. Creo que los tíos, muchos, no pensarían en eso. Creo que no. Quiero decir, yo me compro la bici porque yo en mi casa la dejo fácil, no necesito doblarla ni nada. Pero dije, ostras, es que en el barrio del aita no la puedo dejar fuera. A subirla. Pues tiene que ser que se doble. Y eso lo pensé yo porque en los genes me lo han metido hasta el tuétano el cuidado. Entonces, mi bicicleta se eligió en base a los cuidados también. Sí, sí, claramente. Claramente (EG12).

Esta socialización de género afecta a las mujeres provocando unos usos del tiempo diferentes a los de los hombres, lo que lleva a muchas a rebelarse una vez que son conscientes de esta situación.

Yo creo, corregidme si me equivoco, que las mujeres hacemos más desplazamientos también dentro de la ciudad que los hombres. Entonces si somos nosotras las que llevamos a los críos, si somos nosotras las que hacemos las compras, las que vamos a tal cual... A mí no paran de decirme, “¡ya cogerás el coche cuando tengas hijos!”. Ostri, pues es que igual no... o sea, no sé. Es como que se asocia directamente que vas a tener otras necesidades por el mero hecho de ser madre y que vas a desplazarte más. O sea mi pareja, que tampoco coge el coche en su día a día, jamás le ha dicho nadie, “¡cuando seas padre tendrás que coger el coche!”, porque se asocia

directamente que el plus de desplazamiento lo voy a asumir yo, no él. Se sigue con esa, pues él va a currar y a casa. Se hace esa asociación directamente y sin embargo yo voy a tener que atender todo lo que tiene que ver con la supervivencia de los chiquillos (GG02).

4.3.2.2. Esfera productiva

Las mujeres que han participado en la investigación se desplazan realizando entre 2 y 9 kilómetros, con una media de casi 6 km., desde su hogar hasta su lugar de trabajo. Los recorridos más largos registrados han sido en Gasteiz (8,5 km.) y en Donostia (9 km.). En el informe La movilidad al trabajo: un reto pendiente (DGT, 2019) se considera que la bicicleta es una alternativa real, más eficiente y tan rápida como el automóvil en distancias urbanas inferiores a 10 km. puerta a puerta.

En las distancias medias o donde no se dispone de combinaciones adecuadas de transporte público, la bicicleta también es sentida como un medio de disminuir el tiempo de desplazamiento al trabajo.

La utilizo primero por trabajo porque vivo en una zona, vivo en el Casco Antiguo de Vitoria y hacia donde trabajo no hay combinaciones de autobuses. Entonces caminando de mi casa al trabajo tengo media hora, media hora. Y en bici nada, diez minutos, en bici tengo diez minutos. Y eso es muy práctico porque, ¿tú sabes lo que es ganarte veinte minutos ida y veinte minutos vuelta? Ya son cuarenta minutos al día que tú ganas en cosas (EG13).

La orografía del terreno se suele considerar una limitación, pero el ejercicio cotidiano produce que no sea un obstáculo insalvable, como le ocurre a esta mujer de Donostia.

Bueno, yo me muevo siempre en bici, voy a trabajar siempre en bici. Siempre, siempre. Y tengo una buena cuesta, pero bueno, ya me he acostumbrado. (...) pues tendré... Yo voy muy deprisa, demasiado igual a veces. Pero bueno, ¿qué?, veinticinco minutos o así, veinte, veinticinco minutos, sí (ED05).

Y, en ocasiones, el acceso a la intermodalidad salva algunas situaciones sin tener que abandonar la bicicleta.

La verdad es que voy un cacho en el metro con la bici, luego voy con la bici hasta donde tengo que ir y luego ya me vuelvo en bici, para no llegar sudada a la reunión, ¿no? (EB08).

4.3.2.3. Esfera personal y de ocio

La mayoría de las mujeres realizan un uso recreativo de la bicicleta o la utilizan para desplazarse a sus lugares de ocio. Acudir a citas y quedadas con las amigas, salir de fiesta, ir al cine o a un concierto incluso en otra localidad, etc. Para todas estas actividades se utiliza la bicicleta propia o la pública y se destacan los beneficios de su uso para desplazarse de un lugar a otro o para improvisar actividades. El acceso a la bici pública también da cierta tranquilidad si el ocio se relaciona con el alcohol y al final hay que hacer uso del transporte público.

Por otro lado, en cada ciudad existen algunos desplazamientos recreativos muy recurrentes. En Gasteiz, el Anillo Verde:

Me gusta mucho lo del Anillo Verde. Un día que estás que no sé qué hacer, necesito respirar, ver animales, pues cogerte la bici y andar por el Anillo Verde es una gozada es muy bonito. Me parece que para tener en ciudad eso está muy bien (EG04).

En Bilbo, llegar al mar:

Luego en la ría de Bilbao, que siempre me encanta cogerme la bici e irme por ahí, hasta Plentzia, Sopelana, vuelvo. El fin de semana, voy y vuelvo (EB09).

Y en Donostia, además de la playa, salir de la ciudad:

Y luego lo que me gusta de la bici es poder moverme a pueblos de al lado, pues más un plan igual de domingueo. Tengo más tiempo libre (ED03).

En el tiempo de las vacaciones, muchas mujeres han adoptado la bicicleta como vehículo para realizar sus viajes. No estaba dentro de los objetivos de nuestra investigación, pero nos resulta interesante esta forma de movilidad ciclista de las mujeres y las experiencias que nos han relatado en cuanto al género, al ritmo vital y a la relación con el entorno.

Quedo con las amigas para andar en bici. Si voy de farra, cojo la bici. Entonces, es que la bici es casi parte de mi vida, ¿no? (...) luego yo en la bici he andado por todo el mundo, la velocidad en la que conoces los sitios es diferentes en el coche no disfrutas del camino, igual andando vas un pelín lento, la bici es el equilibrio perfecto, entre desplazarte y disfrutar del camino, pero luego tener tiempo de estar en los sitios, alforjas, llevas tus cositas, ecológicamente no depende de, si te metes por cualquier sitio por pistas tranquilas (ED09).

Sí es verdad que en verano la uso muchísimo si me voy de vacaciones, siempre me llevo la bici, se me puede quedar la maleta, pero la bici no se me puede quedar porque, no sé, me gusta mucho recorrer y descubrir los sitios en los que estoy en la bicicleta más que ir en el coche, o sea, me parece que, que no sé, que es una forma más amable de desplazarse, más tranquila te puedes fijar en las cosas, o sea, cuando vas con el coche, vas como más pendiente de todo y ahí es como, para donde quieres, o sea, no sé, es más amable (EB08).

4.3.2.4. Esfera comunitaria y política

Las mujeres que participan en asociaciones o iniciativas comunitarias suelen desplazarse a ellas en bici. Pero, además, la bici se utiliza como una herramienta política tanto para reivindicar nuevas infraestructuras ciclistas como las bizimartxa de Bilbao al mar, visibilizar su uso en la ciudad mediante Masas Críticas, como para protestar contra la destrucción del territorio y la naturaleza.

Los últimos años hemos salido de Hernani en bici, y yo qué sé, un año que había (...) Akanpada en un sitio de Bizkaia dijimos, bueno, pues nos vamos a ir a la acampada, pero vamos a ir en bicicleta (ED07).

Y luego la posibilidad de hacer militancia en bici, ¿no? Ha habido marchas, la de subfluvial que hubo, una manifa en bicicleta. O sea, quiero decir, darle no solo esa parte de moverse, sino de usar la bici también como una forma reivindicativa, desde las militancias, ecomarchas, incluso ha habido también contra la industria militar, también ha habido manifas en bici. Entonces yo creo que eso también es muy potente, es darle otro valor añadido, ¿no? (GB).

Las asociaciones de mujeres ciclistas, que profundizaremos en ellas más adelante cuando tratemos sobre el protagonismo de las mujeres ciclistas, también son consideradas como algo más que un encuentro lúdico ya que, como nos dice esta mujer participante en MTB Andreak, “la actividad que estamos haciendo es política, aunque no queramos” (EB02).

4.3.3. Infraestructuras ciclistas utilizadas

Las mujeres ciclistas de las tres ciudades nos constatan que donde existen carriles bici, estos son la primera opción de desplazamiento a pesar de que muchas veces relatan que no son los recorridos más eficaces. El uso de las calzadas compartidas con tráfico

motorizado, incluso a pesar de las medidas de calmado de tráfico, es mucho más reducido por miedo y precaución y prefieren utilizar las aceras aún a riesgo de ser multadas o tener conflictos con peatones.

Como nos cuenta esta sevillana de 42 años residente en Donostia, las inversiones en infraestructura ciclista tienen efectos positivos, inmediatos y duraderos.

Llevo usando la bici desde la carrera prácticamente. Porque en Sevilla se hizo una gran inversión en infraestructura de bicicleta. Y ahí es cuando me animé a usarla. Porque si no, no me atrevía. Me daba miedo, ¿no? Y desde entonces, pues, no he dejado de usarla (GD01).

Encontrarte con la suerte de tener un bidegorri en la puerta de casa puede hacer que cambie radicalmente tu forma de desplazarte por la ciudad, ganar confianza e incluso atreverse a pedalear por espacios más hostiles.

Yo empecé yendo por bidegorri, además empecé a andar en bici por eso, porque había tenido un bidegorri desde la puerta de donde vivía hasta la puerta del trabajo (...) Si hay bidegorri, voy por el bidegorri, aunque tenga que alargar el recorrido. En la práctica, yo, de los cuatro kilómetros que hago, uno es de bidegorri y el resto es selva. Selva urbana (EB02).

Tener acceso a un bidegorri para los desplazamientos cotidianos se prefiere a pesar de que muchas veces no están diseñados de forma coherente, como nos cuenta esta mujer residente en Lasarte-Oria y que tiene 9 km. de recorrido todos los días hasta su lugar de trabajo en Donostia.

[A trabajar voy] por bidegorri. Afortunadamente, hay. (...) Sí. Hace mucho zigzag, pero hay. (...) Yo creo que también, teniendo en cuenta el comportamiento del tráfico, de los coches, preferimos bidegorri, sí. Es más seguro, es más cómodo (ED10).

A pesar de señalar las limitaciones y las posibilidades de mejoras (que trataremos más adelante), cuando se implementan políticas de promoción del uso de la bici a través de carriles bici las mujeres reconocen estos avances y sienten que “eso por lo menos está hablando de que se preocupan por nuestra seguridad” (ED02).

Creo que Gasteiz podría implementar mucho mejor con también mejores bidegorris, mejores señalizaciones, pero en comparativa con otras ciudades del estado español u otras ciudades del mundo, creo que está bastante bien. (...) Gasteiz es que es una

ciudad bastante llana y amplia. Y los barrios que han hecho son bastante amplios y tienen calles amplias y en casi todos ellos lo que han hecho ha sido implementar carriles bici, entonces me parece (...) que está bien pensado (EG04).

La implementación de nuevas infraestructuras ciclistas es un proceso de transformación que todavía no ha terminado, pero del cual las mujeres valoran los avances que se van produciendo poco a poco como señala esta mujer de 45 años.

Bueno, ahora es que ha avanzado muchísimo, ¿eh? O sea, estamos con una interconexión que cada vez avanza un poco más, aunque todavía hay algunos puntos ciegos que de repente llegas y dices “¡uy, aquí hay una pared, venga, vuelta para atrás!”, ¿no? Pero todo lo que ha sido el crecimiento o la incorporación de la bicicleta en el mundo vial, la verdad que yo lo he vivido muy en positivo porque es que esto no existía ¿eh? Que, claro, he tenido la gran suerte de ir viendo cómo ha ido progresando, por ejemplo, temas de bidegorri o ese tipo de cosas (ED08).

Otro aspecto muy valorado de la infraestructura ciclista en las ciudades es el acceso y la disponibilidad de aparcamientos para bicicletas suficientemente distribuidos en el espacio urbano.

“En el portal hemos puesto unas barras en la pared para atar las bicis en el portal. Dentro del portal (...) En el trabajo tenemos zona para bicis donde candarlas y es bajo tejado. Y es una zona donde la gente baja a fumar, entonces siempre hay alguien y es zona creo que incluso donde hay cámaras. Entonces es una zona segura. (...) En el gimnasio, ahora en invierno voy al gimnasio, tienen aparcabicis, es zona dentro del edificio y creo que hay cámaras ahí. O sea, que no me da miedo (...) En cuanto a aparcabicis, yo creo que aquí se hace bastante bien en Vitoria, que hay zonas cerradas” (EG07).

Estos aparcamientos en la calle han de tener unas características básicas para ser seguros tanto para las bicicletas como para las mujeres. El urbanismo feminista señala las condiciones que deben tener este tipo de infraestructuras para ser percibidas como seguras por las mujeres en las distintas horas del día, como son la accesibilidad, cercanía, iluminación, visibilidad. Estos aparcamientos de calle facilitan los desplazamientos puerta a puerta y también aportan una solución más o menos eficiente al problema del almacenaje de las bicicletas, ya que muchos edificios de viviendas no tienen espacios accesibles y específicamente dedicados para ello.

Además, son muy valorados los aparcamientos seguros de bicicletas que se están instalando en las diferentes ciudades. Gasteiz dispone de una red compuesta por 17 aparcamientos seguros que alberga 1.166 plazas para bicicletas. La disponibilidad de estos aparcamientos aportan una seguridad adicional y son muy utilizados a cambio de una cuota mensual.

Más cuidado porque sé que si la dejo en cualquier lado, pues no va a estar ahí porque roban un montón. Entonces, bueno, pues ahora ya uso los parking de bicis vigilados del ayuntamiento. Pago la cuota mensual porque me merece la pena (...) está muy bien el precio es muy asequible (EG12).

Relacionado con este tipo de infraestructuras de apoyo a la movilidad ciclista se cuenta también con espacios de limpieza y autorreparación, algunos ubicados en la red de aparcamientos seguros y otros, los más, distribuidos por las ciudades. Bilbao dispone de 8 lavabicis distribuidos por los barrios periféricos de la ciudad, Donostia ha instalado 5 lavabicis también en la periferia. La distribución espacial de estos lavabicis en el plano de la ciudad da cuenta de su orientación a un uso de la bici de tipo recreativo o deportivo. Gasteiz tiene 3 puntos de reparación y mantenimiento de bicicletas, dos a pie de calle y uno en un aparcamiento seguro del centro de la ciudad.

La intermodalidad no está muy desarrollada y en muchas ocasiones se valora negativamente, como veremos. Pero hay mujeres que sí pueden hacer uso combinado de tren y bicicleta lo que facilita los desplazamientos de larga distancia en bici.

Que el tren me deja en Bilbao y el tren entra la bici perfecta, aparco la bici, hago las cosas que son formales y luego ya entonces digo, venga, ya como el ratito mío de cojo la bici y vuelvo, ¿no? Pero intento eso, coordinar transporte público y la bici (EB08).

Esta intermodalidad se puede combinar de muchas maneras, incluyendo el transporte de la bicicleta en el coche personal y aparcando en aparcamientos disuasorios en la periferia de los centros urbanos. También haciendo uso de los aparcamientos para bicicletas en las estaciones de destino al desplazarse en autobús.

En Vitoria también hay muchos trayectos mixtos. Quien llega con la furgoneta a Vitoria desde un pueblo baja la bici y se mueven luego en bici aquí, de las afueras o así, hace esa combinación. Incluso hay alumnos que llegan en autobús a la estación de autobuses y tienen una bici aparcada toda la noche allí para tenerla disponible

todo el día y volverla a dejar a la noche. Necesitas dejar una bici corriente y moliente que sepas que nadie te la va a robar y extra bien candada (EG03).

Otra de las infraestructuras puestas en funcionamiento y que facilitan la normalización del uso de la bicicleta en la ciudad son los sistemas de bici pública. Estos momentos, solo Bilbao y Donostia disponen de este servicio público.

Sí, ha habido mucho boom con las bicis eléctricas del ayuntamiento. Ahí sí que se ha empezado a ver y ahí es cuando han empezado también a hacer carriles de... calzadas compartidas, pintadas, para que la gente las usase, porque es que había una pasta en bicis eléctricas (...) Se ha empezado a ver mucho más ciclismo urbano con las bicis del ayuntamiento (EB02).

En nuestras observaciones pudimos comprobar cómo el uso de la bici pública está bastante extendido en la ciudad. La mayoría de las personas que vimos andando en bici por Bilbao lo hacía en BilbaoBizi. De ellas, la inmensa mayoría eran hombres. Según una nota de prensa del Ayuntamiento de Bilbao, de noviembre de 2024, el 58% de los usuarios de BilbaoBizi son hombres y el 42 % son mujeres.

Bilbao, después de unos meses en pausa, pondrá en funcionamiento el nuevo sistema el 16 de junio de este año y ampliará las estaciones de anclaje que pasarán de los 46 a 68 y dispondrá de 1.250 bicicletas frente a las 700 actuales. Estas bicis son eléctricas, lo que aporta muchos beneficios a las personas que viven en barrios altos y personas de más edad, pero también, como veremos, genera muchos problemas asociados al peso de la bicicleta y el estado de las baterías.

Las bicis del ayuntamiento, cuando funcionan, yo cojo esas bicis cuatro o cinco veces al día (...) En general, como que cuando las bicis funcionaban, todos los desplazamientos los hacía en bicicleta (...) Creo que no dejaría nunca de utilizarlas, aunque tuviera la mía (...) En general he animado a mucha gente a que utilice la bicicleta [pública] (EB01).

En Donostia está el sistema Dbizi que dispone de 69 estaciones y 634 bicicletas, la mitad son eléctricas y la otra mitad mecánicas. Como nos cuenta esta mujer de Donostia, los cinco miembros de su familia son usuarias de Dbizi,

Ahora mismo han ampliado muchísimo las bicis y las estaciones. Hay muchísimas, aquí en Amara hay un montón. Para momentos que dices, voy en bici pero luego no

sé cómo voy a volver. Coges eso y a mí me parece una gozada. No sustituye a la bici pero sí que me viene muy bien. Y al final pagas una cuota que no es muy grande al año y luego cada vez que la utilizas, pero bueno (...) Yo si puedo me cojo sin motor (ED05).

4.3.4. Estrategias de autocuidado en la bici

Las mujeres usuarias de la bici van adquiriendo estrategias, habilidades y rutinas que les permiten sentirse seguras mientras circulan por la ciudad. Estas estrategias son una forma de cuidarse a ellas mismas, a las demás personas y al entorno, ante los riesgos y peligros que supone el uso de la bici. No todas las mujeres comparten las mismas estrategias, en algunos casos son similares y en otros son de carácter personal.

En ese sentido, el uso del casco en la ciudad resulta muy minoritario al no ser obligatorio en vías urbanas, aunque valoran su utilidad como medida de seguridad. De las mujeres participantes, alrededor de un tercio asegura usar casco en la ciudad y dos tercios no lo usa nunca.

Hay mujeres que no usan nunca el casco y no sienten que estén haciendo algo peligroso, ya que confían en sus propias habilidades como ciclista.

La verdad es que no uso casco. Porque me parece un poco coñazo. Y como también está un poco asociado a que... a que tengo la sensación de control, ¿no? De... Con la bici, pues... Igual si fuera una principiante me pondría todo (ED02).

Y mujeres que lo llevan siempre porque han vivido o han visto a amigas, familiares o clientes pedalear sin casco y sufrir accidentes de graves consecuencias.

Yo no monto la bicicleta sin el casco, siempre lo tengo colgado en el manillar, aunque sea por ciudad. Ya sé que mucha gente por ciudad no lo lleva, pero claro, yo en la tienda pues he visto muchos accidentes (EB03).

Llevo casco siempre, ese amarillo o verde fosforito que es muy llamativo porque es lo que interesa, que te vean. Y llevo en los radios una especie de reflectantes, que no vale cualquiera porque algún otro que hemos comprado no reflectaban. Estos sí dan luz perpendicular y estas andando y parece que tienes una placa completa en toda la rueda de color plateado, llama muchísimo la atención (EG03).

Las propias experiencias de caídas y golpes fuertes hacen que muchas mujeres cambien de opinión y salgan siempre con casco por la ciudad. También el cuidado de las hijas e hijos y el servir de ejemplo para ellas modifica la percepción de seguridad al estar más atentas a los riesgos.

Les decía a mis hijos que se pusieran el casco. Pues porque es obligatorio [para menores de 16 años]. Porque a mis hijos los quiero cuidar mucho y porque además hay multa. Pero hacia mí, yo me sentía como muy segura. Y luego un día dije, pues esto puede pasar en cualquier momento. (...) Luego tienes que ir como con el casco. Por eso cuando tuve que poner la cesta, dije, quiero que sea fija, porque como aparque la bici y tenga que ir con el casco, con la cesta, más lo que lleve, pues entonces no. Justo hace un mes y medio o así que lo llevo. Pero hasta ahora no lo llevaba (EG09).

A veces, cuando pasa el tiempo de la crianza, la percepción del riesgo se vuelve a relajar y hay madres que dejan de utilizar casco.

Cuando los niños ya no van contigo, dices, ya no me lo pongo. Debería. Siempre digo, pero bueno, de esas cosas que dices y luego no lo haces mucho (ED05).

Otras situaciones dificultan el uso del casco, como es cuando las mujeres utilizan la bici pública. Una mujer entrevistada en Bilbao, muy preocupada por el tema de la seguridad y la necesidad de llevar casco en la ciudad, imaginaba cascos plegables o hinchables que solucionaran este problema... y que algunas empresas han comenzado a comercializar.

Lo que es cierto es que el tema del casco en la ciudad sigue generando controversia y opiniones encontradas, desde las que comentan que las urgencias hospitalarias se encuentran con muchos traumatismos craneoencefálicos por no llevar casco, hasta las que ponen en duda que el uso del casco aumente la seguridad de las ciclistas o, en cambio, juegue en su contra, ya que dudan de si utilizarlo puede provocar que los y las conductores de vehículos tengan menos cuidado con la persona que lo lleva. Varias mujeres, por ejemplo, introducían esta duda después de visitar lugares como Holanda y Copenhague. Una de ellas avanzaba otras medidas de seguridad.

Lucas. Y pues la ropa intento que tenga algo reflectante. Pero bueno, nada más. No llevo armadura. No llevo casco. (...) Llevé casco hasta que estuve en Holanda viajando y vi que la gente iba en bici y no llevaba casco. Y dije, bueno, pues tampoco... (...) Entonces decidí que no... que dejaba de usar. (...) No sé si el casco

juega a nuestro favor o en nuestra contra. En cuanto a... Yo creo que cuando te ven [los conductores de vehículos a motor] con casco, es como que ya tienen que tener menos cuidado contigo. Me da esa sensación, ¿eh? (...) Pues bueno, lo dejé. (...) Sí, porque cuando empecé a andar y me salí del bidegorri ya tenía la conciencia de BizizBizi, de empoderarte y ocupar el centro del carril porque si no, no te van a respetar (EB02).

Vemos cómo se le da mucha importancia a la visibilidad utilizando para ello elementos como luces, reflectantes, ropa de colores llamativos, etc. Salvando las dificultades asociadas a utilizar luces desmontables o a pilas, casi todas las mujeres participantes lleva luz delantera, trasera y timbre (elementos de uso obligado por la DGT).

En cuanto a protección, yo soy de las que siempre llevo casco, también en ciudad. Siempre llevo luces, tanto en monte como en ciudad. (...) llevo una luz en el casco y llevo las luces de la bici y además siempre llevo mochila con la comida, con el chubasquero, no sé qué, cuando voy al trabajo, porque como en el trabajo. Y siempre pongo en la mochila el cubre mochilas, que es amarillo fosforito, que llama mucho la atención. (...) [si sufriera un atropello] que no tenga que reprocharme a mí misma, que igual no me ha visto porque no me había hecho yo visible (EG07).

Varias de las mujeres han nombrado la intención de instalar espejos retrovisores como un elemento de apoyo a una conducción más segura, no solo por aumentar el campo visual sino por evitar movimientos de cabeza que en muchas ocasiones desestabilizan la bicicleta.

Mira, todavía no llevo, por ejemplo, espejos que son una cosa que podría estar bien y claro, el gesto ese de voltear siempre es un poco más así (EB08).

Muchas señalan los diferentes movimientos de señalización de intención de girar o parar como componentes de las estrategias de conducción segura. En nuestras observaciones hemos comprobado que este tipo de señalizaciones se utilizan más cuando se circula por calzada que cuando se hace por bidegorri.

Para evitar robos hay un uso extendido de sistemas antirrobo de todo tipo. Desde el candado “normalito” de sirga hasta los candados de U o de moto. Para asegurar el sillín muchas usan candados simples e incluso artilugios artesanales como una cadena de bici reutilizada. La bici se suele asegurar con uno o dos candados de más seguridad y varias resaltan la comodidad de disponer de un candado fijo o bloqueador de rueda trasera a la hora de realizar compras rápidas por la ciudad.

Tiene un cepo que yo considero que es importante para quien anda en bici a parte del candado que le pongas, el cepo a la rueda porque te da vida, que si te paras a comprar el pan pones el cepo, punto y ya, no tienes que candarla en ningún sitio, la dejas en la puerta y sabes que nadie va a poder salir corriendo con ella (EG03).

Muy pocas utilizan el bicirregistro e incluso las que tienen sus bicis registradas dudan de su utilidad a la hora de recuperar una bicicleta robada.

Sí, la tengo registrada, sí. Y no estoy muy contenta de haberla registrado. (...) Porque yo tengo mis contradicciones con la política de este ayuntamiento con la bicicleta. Porque no sé si va a valer para algo. Porque mira, me robaron cuatro bicicletas. (...) Quiero decir que he tenido mucho disgusto de cómo es el tema de las bicis. No ha aparecido ninguna, nunca (EB06).

Dos mujeres señalaron el uso o la disposición a usar dispositivos de rastreo de bicicletas como AirTag o GPS.

Hay muchísimo robo últimamente, yo ahora mismo la he dejado ahí candada y le he puesto doble candado porque cuando la dejas fuera de la vista para un buen rato le pones doble (...) Nosotros desde el último robo, mi marido que es un poco friki, ha comprado unos AirTag y los llevamos en la bici. Es como un chapita que cuando pasa un teléfono al lado de ello se conecta y entonces te da la referencia. Tú realmente en tu móvil recibes la referencia del móvil del otro, que ha dado la señal. Tú sabes que tu bici por lo menos hace 10 minutos estaba en este sitio o en un garaje o un tal. Si no pasa nadie alrededor no tiene señal, nada más que la última de la última persona que pasó (EG03).

Y ahora nada, ahora la subo y la bajo y estoy pensando en comprarme un [GPS], solo que tiene mucho costo. He estado investigando los GPS, que se pueden como que pegar en alguna parte de la bici y tenerlo conectado al móvil. Pero eso me está costando aún comprarlo, porque quiero comprar uno bueno para yo estar tranquila también de que mi bici esté localizada (EG013).

Así mismo, como posible solución a los problemas de aparcamiento nocturno y el aumento de los robos, algunas han adquirido bicicletas plegables para poder transportarlas a sus casas o trabajos con mayor facilidad.

Luego, también porque es plegable y la puedo subir a casa, y la podía guardar en casa, porque claro, después de la última que me robaron, que era una que estaba toda roñada, y la dejaba en la calle, y digo, que si me roban esta, vamos, o sea, si me roban la mierda, si dejo esta no me dura ni dos días. Entonces, claro, la opción plegable y súper bien, la verdad, ¿eh? Es que llevo con ella casi más de diez años, y la verdad es que es una gozada. Estoy encantada (ED02).

En cuanto a la relación con las normas de tráfico, tanto si se respetan como si no, el objetivo siempre es la seguridad. Las mujeres ciclistas desarrollan múltiples y diversas estrategias de autocuidado, evaluando cada situación y tomando decisiones que minimizan el riesgo. Algunas adaptan sus horarios y las vías utilizadas después de evaluar el estado del tráfico.

Los horarios, yo, por ejemplo, suelo trabajar en Bilbao, y más o menos el horario de entrada son las ocho. Entonces un margen entre siete y media y ocho y media. Siempre intento tirar más a las siete, siete y media, porque hay menos tráfico, porque el pico de tráfico es a partir de las ocho menos cuarto. Entonces yo además tengo que bajar por Juan de Garay, que es una entrada, una de las entradas a Bilbao. Que tiene mucho tráfico, con lo cual... Pues sí. Eliges un poco horarios, y luego vías, claro, pues en vez de Autonomía, que es un horror, te metes entre calles (GB).

Y, ante todo, confianza en una misma y mantener la calma.

Conocer los caminos, sin duda, y yo para mí, recordar mi capacidad, para mí es como decir, a ver, que puedes hacerlo, que lo has hecho muchas veces, que controlas esto, que tienes muchos recursos. Y luego sí, mantener la calma, sobre todo cuando pasan cosas como que los coches te dicen algo, te gritan, cuando no tienen razón y así, es como... Vale, ya está, y intentar olvidarlo antes posible, porque no quiero que esto me amargue o que me afecte más de lo que ya ha sido (GG02).

Entonces digo, pues chilea, como dice mi hija, “ama, chilea”, pues yo chileo. Y en plan, “¡que tengas buen día!”, pues eso (GB01).

Incluso, como ya hemos ido viendo, ir acompañada ayuda a sobrellevar la tensión que provoca el tráfico, haciendo así de la práctica ciclista urbana un logro colectivo.

A veces vas como una ruta un poco segura y de repente ya no hay más camino y te encuentras con que estás en una cosa que o tiras para atrás, o te metes en una

situación vial en la que corres peligro. Entonces dices, entonces ir con alguien más, la verdad es que a mí me da mucha seguridad (EB08).

Evaluar la ruta a seguir implica que el trayecto de ida puede ser más corto al ir por una acera despejada (en vez de una calzada con mucho tráfico) a las ocho de la mañana y el de vuelta más largo al utilizar los distintos tramos de bidegorri disponibles. Muchas veces esos bidegorris no satisfacen las necesidades de transporte cotidiano.

Porque busco el camino más corto y porque los bidegorris..., sí, ya sé que Vitoria-Gasteiz tiene muchos más bidegorris y tal, pero es que están planteados para ir de paseo y yo no voy de paseo. Yo quiero ir, hacer mi compra, ir a mi curro rápido. Lo más corto y no morir en el intento, entonces (EG01).

La velocidad a la que circular está relacionada con los ritmos de la vida en nuestras ciudades. Unos ritmos muchas veces frenéticos, con muchos desplazamientos que generan estrés y nerviosismo. Donde no hay bidegorri o no resultan adecuados a los trayectos de las mujeres, adaptarse a la velocidad del tráfico motorizado en la calzada, por ejemplo con las bicis eléctricas, se suele entender como algo no deseado e incluso perjudicial para el ciclismo urbano.

Esto de las bicis eléctricas, en lo práctico, está muy bien, porque vas más rápido y te pitan menos, y yo creo que se ha generado la costumbre de moverse en bici, pero también me parece un poco perverso, tienes que ir a la velocidad que van los coches para que no te piten, y tenemos que ir todos igual de rápido, y para eso me compro una moto, chica. Estaría guay ir más tranqui (EB01).

Para mantener ese ritmo más tranquilo y a la vez seguro, muchas veces las mujeres evitan utilizar la calzada.

Y luego conduciendo soy bastante señora. O sea, tanto en el coche como en la bicicleta. Me gusta tener una seguridad, siempre voy por los bidegorris, miro bastante los sitios, no voy muy rápido, sí, me bajo de la bici cuando es necesario obviamente, intento no ir por la carretera (EG04).

Este ritmo permite, además de desplazarse, disfrutar del camino, saludar a amigas y evitar accidentes.

Lo peor para mí, en mi caso, es no despistarme, porque ya digo, si yo entro en un pensamiento, es que me desconecto de la realidad, o sea, no sé lo que está pasando.

Entonces, para mí, lo importante es como ir centrada, esa es mi seguridad, o sea, ser consciente de que voy en bici, que voy por aquí, que hay un semáforo, que tal, o sea, ese es mi reto. Luego, no voy, no suelo ir, controlo el tema de la velocidad, porque ya digo que yo he ido a mucha velocidad, y me he dado tortas, entonces, bueno, no, controlo. Para mí la seguridad es controlar la velocidad, controlar la conciencia (ED06).

Cuando las mujeres van por la calzada lo hacen tanto por necesidad, al no disponer de itinerarios protegidos y eficaces, como por la convicción de que el espacio de la calzada ya es una infraestructura de la que las ciclistas urbanas deben apropiarse en condiciones de seguridad. El espacio de la calzada es un espacio social sujeto a múltiples negociaciones entre las diferentes usuarias y usuarios y los diversos vehículos que manejan. Históricamente es un espacio de batallas constantes por delimitar sus usos legítimos y permitidos. Los vehículos a motor ganaron la batalla a las bicicletas hace decenas de años, pero el auge del ciclismo urbano en el contexto de emergencia climática actual pone de nuevo en tela de juicio esa hegemonía motorizada.

Las formas de situarse en ese espacio en conflicto varían. Hay mujeres que se sitúan en el lado derecho del carril derecho, considerando que eso les da más seguridad y así no molestan al tráfico.

A un lado. En la mano derecha. Bien acostadito, parado. Sí, para dejar espacio como para que me adelanten. En eso sí, eso sí respeto mucho y eso sí hago. Dejo espacio para que me puedan adelantar. (...) No, a ver, no es miedo sino más bien es respeto. Respeto a mí misma, ¿sabes por qué? Porque no me quiero permitir que me pase algo, ¿sabes? Entonces prefiero mi seguridad y calcular más bien yo mi seguridad, ¿sabes? Eso es lo que pienso yo (EG13).

En ocasiones, esta sensación de seguridad tiene su base en una socialización de género que, como reflexiona otra mujer en Gasteiz, enseña a las mujeres a no molestar, a ser lo más invisibles posibles. Esto las lleva a no sentirse legitimadas para ocupar el espacio urbano y, en este caso, el centro del carril.

No me gusta ir por carriles del medio, por meterme a la izquierda, ese sentido también como de molestar, que quizá tenga esa connotación también más femenina, de no molestar, de no invadir espacios (...) Pero es verdad que yo no siento miedo, pero sí siento como esa cosa de intentar molestar lo menos posible. De hecho, me

acuerdo que en este taller una de las cosas que nos dijeron era que era importante que vayamos por el medio del carril. O sea, que vayamos por el carril que vayamos, que vayamos por el medio. Porque, por ejemplo, si estás en el carril de la derecha y hay coches aparcados, y vas muy pegado a esos coches, es posible que abran una puerta. Yo intento ir como lo más fuera posible, como para ocupar el menor espacio posible. Que no lo había pensado, pero sí que puede tener como esa connotación [de género] (EG08).

Situarse en el lado derecho del carril produce situaciones muy peligrosas para las mujeres ciclistas, poniendo en riesgo su integridad física al estar más expuestas a accidentes que pueden ser de gravedad considerable, como veremos en el apartado de riesgos. En ese sentido, todos los colectivos ciclistas, e incluso desde hace un tiempo la DGT, recomiendan circular por el centro del carril posibilitando así que los adelantamientos los realicen los automóviles desplazándose de carril y manteniendo la distancia de seguridad mínima de 1,5m. Esto, para muchas mujeres supone un proceso en el que ir ganando confianza.

Me he tenido que arriesgar a meterme por la calle Francia, calle Los Herrán, calle con todo el tráfico, que al principio vas, o sea, con miedo, es verdad. Pero bueno, poco a poco, pues te tienes que ir empoderando, ponerte en medio del carril, y el que venga detrás, pues espere, y no pasa nada (GG01).

Es también una forma de circular que permite a las mujeres ciclistas tener más control sobre las reacciones ante los imprevistos que pueden acontecer en la calzada, desde puertas que se abren hasta maniobras temerarias.

En carreteras donde hay más flujo tiendo a irme más por el medio que por un costado como para marcar presencia. O sea, que, si alguien me va a adelantar o a hacer como, bueno, de alguna manera más imprudente, yo tener como hartito espacio para poder reaccionar, darme espacio y marcarlo. Y lo otro es que también suelo ir como súper precavida. O sea, yo siempre voy pensando en que el coche se va a equivocar (EB11).

En ese sentido, es importante que las mujeres ocupen la calzada como algo propio y no como un espacio que no les corresponde.

Cada vez más me gusta ir por la mitad. (...) Que me pita un poco, pues que me pite (...) Al principio, pues que era una mujer educada en no molestar, ayudar a los demás y así, pues me apartaba. Pero, ahora igual, ¿a quién le voy a ayudar? Lo primero es

que yo ya le aseguro. Entonces, cada vez más, me mantengo en mi sitio. Y me voy menos a las aceras y menos a nada. Y me mantengo ahí. Pero eso es un proceso, ¿eh? Yo te diría que hasta hace cinco años era de las que me apartaba (EG09).

Otra situación en la que a veces se saltan las normas para aumentar la seguridad propia es ante los semáforos en rojo en circunstancias concretas. La regulación semafórica se implementó en las ciudades para regular un tráfico motorizado creciente, por lo que están programados en base a sus flujos. En algunas ciudades del entorno europeo esto se está modificando para dar más prioridad a movibilidades sostenibles (andando y en bicicleta), incluso existen iniciativas para erradicar los semáforos y pacificar el tráfico motorizado de otras maneras. Mientras tanto, muchas mujeres desarrollan estrategias que subvierten las ordenanzas, pero que en realidad generan más seguridad para las ciclistas.

Yo pienso que los semáforos están hechos para los coches, no para las bicis. No hay un semáforo de bici. Entonces yo por ejemplo en Manuel Iradier voy por la carretera, que además no es agradable para nada porque están venga a pasar, es estrecho y además hay días que está lloviendo... estoy esperando el semáforo, no está pasando nadie y digo yo, ¿pa dónde? Esto no es para mí y cuando empieza a caminar me van a adelantar cinco coches por al lado y lo voy a pasar mal y puedo ir adelantando, pasándome el semáforo, mirando para atrás por si viene la policía, por no vivir eso. Y eso no está pensado para las bicis (GG02).

Una mujer nos contaba cómo se están implementando algunas zonas avanzadas para bicicleta (ZAB) en semáforos y cómo el Ayuntamiento de Gasteiz recomienda colocarse delante de los coches, en el espacio central del carril.

Sí, me meto entre coches, pero un poco respetando porque hay una normativa del ayuntamiento o algo que han dictado que sí que te permite ubicarte en una posición mejor si con eso va a ser mejor para ti como ciclista, siempre y cuando... si tú vas entre coches sin hacer el loco y te pones en primera fila, eso está permitido, ponerte delante. Hay gente que no lo sabe, incluso policía municipal, pero está permitido. Entonces yo intento ponerme siempre que puedo delante, porque a la hora de salir eres más rápido que un coche, y siempre salgo en el momento que empieza a parpadear para tener esa pequeña ventaja. Para salir si estoy entre coches le pongo la batería [el motor] porque es una seguridad (EG03).

En Bilbao también pudimos comprobar cómo se están implementando estas ZAB. Utilizamos alguna ZAB en unas calles, por ejemplo la calle Cardenal Gardoqui, unidireccionales de un carril para el tráfico motorizado, con el ciclocarril señalizado con marcas longitudinales en el lado derecho del carril de automóviles, con aparcamiento en línea a la derecha y a la izquierda de la calzada. Este tipo de ciclocarriles permiten el adelantamiento a las bicicletas, pero en esta calle se hace imposible que los automóviles respeten la distancia de seguridad. Además, la zona pintada obliga a las bicis a circular pegadas a la línea de aparcamientos. En nuestra experiencia, la ZAB fue un respiro porque en el desplazamiento por esta calle nos sentimos doblemente en peligro al quedarnos varias veces encajonadas entre el tráfico y la posibilidad de que se abriera la puerta de un vehículo estacionado.

También hay muchas mujeres que consideran que hay que respetar la normativa tal como está para evitar accidentes y situaciones tensas... a pesar de no estar de acuerdo con algunos aspectos, sobre todo después de conocer experiencias más respetuosas con las ciclistas en otros países.

Sí, aún no estando de acuerdo con que tenga que parar la bicicleta en un paso de cebra, que hay otros países en los que esto no es así, me paro. Porque la gente piensa que esto es así y es la norma, además. Entonces, ahí la respeto. Y hay gente que te dice, no, no pasa. Pues yo le doy las gracias y ya estaría, pero sí (EB01).

El uso de espacios peatonales para circular en bicicleta es muy controvertido, pero muchas mujeres eligen subir a la acera y seguir pedaleando a baja velocidad, frente a compartir la calzada con situaciones de tráfico denso.

Hay veces, como no en todos los sitios hay carril bici, me toca ir por la calle, por donde los coches. Pero hay veces también [que] tengo miedo por donde están los coches y me toca ir un poco por la acera. Cuando yo veo que la acera es más grande, es más ancha, la acera, me voy por la acera (...) Y más también cuando es una subida. Porque hay calles que son subidas. Entonces ahí ya no me animo tanto. Ahí sí ya me pongo en la acera o me bajo y camino con la bici al lado (EG13).

Es un tema del que se habló mucho en los grupos de discusión de las tres ciudades.

Yo, por ejemplo, bueno, por cómo vivimos en una sociedad tan ansiosa y tal, los viernes a la tarde la gente conduce con un nivel de ansiedad de cero paciencias y tal. O sea, yo, por ejemplo, hay días que digo, pues voy a evitar, porque valoro mi vida, y

sé que por ciertas zonas (...) ahí si me debo subir a la acera. ¡Me importa tres narices! O sea, mi seguridad. Pero también hay un poco de análisis de realidad (GB).

Al circular por la acera, las mujeres son conscientes de estar invadiendo un espacio peatonal que no les corresponde y, si continúan pedaleando, lo hacen a una velocidad muy reducida.

El tema de las aceras, yo intento, si soy sincera, no me suelo bajar de la bici. En algunos casos sí, si hay un montón de gente por la acera, pues no vas a ir tú con la bici. Si la acera está relativamente despejada, y hay una persona, dos personas, bueno, pues lo que hago es, prácticamente voy parada, o con mucha opción de poner en cualquier momento el pie a tierra, o sea, decir que voy controlando. Es verdad que sé que hay gente, se enfada, me han gritado, bueno, de todo, porque vas con la bici por la acera (ED06).

Como se puede ver, las mujeres que utilizan la acera lo hacen de manera muy puntual, normalmente con respeto a las personas que caminan y como una estrategia de autocuidado. Muchas de las mujeres ciclistas que reconocen haber circulado en bici por las aceras están cambiando sus comportamientos por tener en consideración la seguridad de las peatonas.

Por ejemplo, yo en Gros me pierdo un montón porque odio cuando desaparecen los carriles o de repente tienes una zona treinta y yo es que lo llevo regu. Antes pecaba un poco de que me metía más por la acera. He dejado de hacerlo, ahora me bajo y voy caminando. Pero eso, yo cuando sé que me voy a liar en un barrio porque no tengo muy claro por dónde narices va el carril bici, me bajo y camino. (...) Entiendo que es molesto para un peatón que la bici se te cruce. Es desagradable. Porque yo también soy peatón y me molesta (ED03).

Se utiliza la versatilidad de la bicicleta para tener prácticas seguras en los desplazamientos, leyendo la situación y respetando los espacios peatonales cambiando el modo de desplazamiento según se necesite.

Bueno, pues elegir lo que es menos hostil para mí, ya que por sí sé que se dan unas condiciones que me hacen sentir mejor. Y luego no tener ningún reparo en pasarme a peatona. O sea, me bajo la bici, este tramo lo hago andando, y luego me vuelvo a subir y ya está. Y no me llevo malos ratos, no me enfado (GG02).

4.3.5. Hacer la ciudad desde el cuerpo: emociones y vivencias

La bici no es un simple medio de transporte. Son los cuerpos de las mujeres los que producen el movimiento. El engranaje entre cuerpo y máquina y el desplazamiento por la ciudad tienen efectos en las emociones de las mujeres ciclistas. En su mayor parte son positivos y nos hablan de desahogo, placer, energía... aunque también conlleva sensaciones desagradables propias del ejercicio físico o de la interacción con el entorno.

Las emociones que siento cuando voy en la bici pues pasa de todo porque como he tenido algún accidente pues, es desde que salgo del trabajo y me quita toda la nube gris de la carga del trabajo, felicidad, libertad, frío, calor, de todo. A tener susto, a tener miedo y a tener dolor (GG01).

Los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo se convierten en un tiempo que mejora el ánimo y llena de energía a las mujeres ciclistas.

Llegó al trabajo muchísimo mejor, menos estresada, mucho más con ganas de empezar, cuando vengo en coche o tengo que ir por algún motivo en coche, voy muy estresada (EG05).

Las sensaciones que describen (“es un placer porque ya me aporta tranquilidad, serenidad”, “me da la libertad y la sensación de bienestar”, “llegas como con más energía”, “me relaja y también me despierta”, “un espacio como para pensar”, “me encanta”) engloban lo físico, lo emocional y lo mental.

Es como una paz, chica que vas por la mañana con el aerecito en la cara y eso es una maravilla empezar así la jornada. Aparte que yo entiendo que moverte un poco, ¿no? Pues te espabilas, está genial. Es físico, es emocional, es mental. Yo creo que va bien para todo. (...) Sensaciones corporales. Es una experiencia sensorial en realidad (EB01).

Por eso muchas veces hay mujeres que utilizan la bicicleta como herramienta terapéutica.

Pues yo soy muy nerviosa, entonces cuando necesito pues me subo en la bici y para mí es como mi... ahí es como me pongo a pedalear y como que... no es desahogar, no sé, es como me relajo, me dejo llevar, disfruto del paisaje, del entorno (...) y también me daba la bici, ese punch. No sé, siempre me ha gustado esa sensación de libertad,

esa... sí, como mi escape, mi fuga de escape. (...) No lo hago por salud física, lo hago más por salud mental (EB07).

Las formas de utilizar la bicicleta en este sentido terapéutico dependen del estado de ánimo del momento, como nos cuenta esta mujer de origen marroquí, vecina de Gasteiz:

¿Sabes por qué me gusta? Yo aquí a veces tengo, echo de menos de mi familia, no tengo, tengo amigos, pero cuando estoy quiero llorar y tengo un problema, coger bici y andar como aire con la cara, a veces estoy llorando con bici, como, sí, ir con parque aquí, un parque abajo grande y descansar, luego vuelve, eso, yo ahora mi bici como una amiga mía, de verdad, sí. (...) A veces estoy enfadada, hacer móvil con música y pasear, escuchar música. Eso para mí me gusta mucho (EG10).

Acompañar estos desplazamientos con música aumenta la sensación de placer... aunque cuando reconocen esta práctica la circunscriben a determinadas situaciones y admitiendo tener conocimiento de que está prohibida.

Sé que hago una cosita mal y es que llevo música en los auriculares. Lo llevo tapadito con el gorro. Pero bueno, eso es al ir a la ikastola, ¿no? A las ocho y media de la mañana, no hay tanto tráfico, es mucho más tranquilo. Ahora a la vuelta es una locura. A la vuelta no se puede ir con auriculares (EG05).

El fin de semana voy con música, que no está nada bien hacerlo, pero lo hago porque me desconecta de todo. (...) Es que me encanta. Por eso, por la sensación de que te dé el viento en la cara, de ir moviendo las piernas, me encanta. De ir rápido, pero a la vez con tu propio cuerpo. (...) Es que me gusta ir a mi bola también. Con mi musiquita, y es que me hace... Es un momento muy relajante para mí, y de pensar en mis cosas (...) Incluso a veces de hablar con mis amigas. Pues sí, hablo con mis amigas por teléfono, está fatal, sí. Pero sobre todo cuando hay carril bici. Voy con mis cascos, con mis auriculares, y voy en conversación con ellas. Cuando no hay viento, el viento es un poco faena, te distorsiona mucho. Pero sí, voy con mi música. Lo ideal para mí es ir con mi música a tope (EB09).

Sensaciones placenteras que a veces traen recuerdos de la infancia.

A mí me gusta el aire, o sea, que me de en la cara el aire. O sea, como cuando hace mucho frío que te lloran los ojos, ¿no?, esa sensación (...) Y luego bajar cuestas, esa sensación de ir en bici. Es una chorrada, porque cuando tengo cuestas para abajo y

no tengo que pedalear, me gusta poner las piernas así y ir sola, como volando un poco. Y eso me da como libertad. Esa sensación me gusta (EG04).

Y también les lleva a desafiar pequeños miedos con los que sentir la adrenalina.

Aquí en las cuestas es verdad que me da miedo, tengo miedo a las alturas y me da miedo ir por la cuesta abajo. Pero igual me voy y como que siento un poco de adrenalina (...) que sientes como que te sudan un poco las manos, sí, está guay (EG02).

Muchas mujeres ciclistas señalan las mañanas como los momentos más placenteros del día a día, pero hay quien disfruta de los recorridos nocturnos de vuelta a casa, como a esta mujer que va todos los días de Hernani a Donostia.

Y una cosa que a la gente le sorprende, pero a mí me gusta mucho, es andar por la noche (...) El bidegorri es infame, o sea, siempre hay gente corriendo con los cascos puestos, repartidores que han aparcado... Por la noche no hay nadie, y me da esa sensación, eso que te decía, esa sensación de libertad, pues por la noche andar en bici, sí, siempre me ha gustado (ED07).

Aunque, claro, no son las mismas sensaciones que puede vivir una mujer trabajando de ciclomensajera, como relata esta trabajadora de la cooperativa Eraman:

A mí a veces me pasa que como empiezo a trabajar con un pensamiento en bucle y tenga que coger la bicicleta por tres horas, digo, estoy jodida, voy a estar las tres horas repartiendo con el pensamiento ese. O sea, que por las mismas nos sirve para desconectar, pero a veces es como tu cárcel, no sé (EG11).

Dependiendo del estado del tráfico, de las vías utilizadas e incluso de las condiciones meteorológicas, el trayecto en bici se puede tornar realmente incómodo, generando emociones como estrés o angustia.

Para mí es un momento de estrés, o sea, el tranvía, que la rueda se me queda en el raíl, que el autobús, que los peatones, coches, nadie para, llego tarde, llueve, tengo frío (GG02).

El estado de salud y las limitaciones físicas condicionan el uso de la bici y las mujeres crean estrategias para seguir utilizando la bicicleta, reduciendo las distancias recorridas o adquiriendo una bici con apoyo eléctrico.

Es verdad que por circunstancias de salud, por la pandemia, yo me he quedado como muy afectada del COVID. Y he tenido que pasarme a la bici eléctrica y eso me ha supuesto un duelo personal muy grande. [risas] (...) Estoy contenta de la elección, pero sí, sí, ha sido un duelo personal grande (EG12).

En cuanto a la confianza en sus propias competencias físicas, valoran muy positivamente la sensación de sentirse fuertes, así como cuando consiguen superar algún reto, como subir una cuesta, hacer algún recorrido más largo o terminar una ruta. Algunas participantes consideran que para montar en bici no es necesario ser deportista, basta con confiar en las propias capacidades físicas. Aunque también es importante mencionar que montar en bicicleta requiere de una técnica corporal y de destreza que se va adquiriendo a lo largo del tiempo con la práctica, como señala esta mujer de ELLAbikes.

Mencionar que también en la ciudad es importante la técnica. Tenemos bordillos, tenemos bolardos, tenemos perros que de repente cruzan y niños que juegan y de repente te salta alguien delante de la bici y tienes que esquivar y es importante. Lo veo cuando viene alguien la primera vez para hacer una salida en bici de montaña y vamos al monte, las que andan mucho en bici de ciudad tienen habilidades. Saben andar despacio, saben pedalear de pie, esquivar, etc. Y los bordillos para un ciclista de ciudad no son un problema, porque si en cada bordillo te bajas de la bici, pues pierdes mucho tiempo (EG07).

Este ejercicio físico tiene efectos a medio y largo plazo sobre las potencias corporales de las mujeres, lo que realimenta las sensaciones placenteras.

Ahora disfruto mucho más, porque antes corporalmente me generaba sufrimiento, el agotamiento entonces, claro he pasado como del sufrimiento corporal al disfrute (EB08).

Los efectos del esfuerzo físico también conllevan sudoración, lo que en ocasiones se vive como una molestia y buscan estrategias como llevar ropa de recambio si no hay posibilidad de disponer de una ducha en su lugares de trabajo.

Yo haga frío, calor, no sé qué, es verdad que sudo. Cuando ando así en la bici y termino sudada. Esa es una sensación que no me hace mucha gracia porque, claro, según a dónde vaya... Muchas veces dices, igual tendría que traer ropa de recambio (EB05).

Muchas mujeres ciclistas urbanas se han animado a realizar prácticas más cercanas al deporte y a los cicloviajes.

Lo bueno es que cuanto más andas, mejor te sientes. Más fuerte estás, mejor condición física tienes, pues es un no parar. Y más lejos, más tiempo, más altura. Se te abre un mundo. Yo puedo hacer unas vacaciones que hace 15 años no podría haber hecho (EG07).

La movilidad en bicicleta en la ciudad, además de un ejercicio físico saludable, también se destaca como una práctica sensorial y reflexiva. La mujer ciclista se convierte así en un dispositivo relacional, transmitiendo con su presencia una práctica sensorial y reflexiva.

Sí, porque igual puede ser como que el coche siempre lo asocio a una ciudad con tráfico como más bronca, más (...) más gritos, o sea, más esa furia, ¿no? Y en cambio en la bici como más a un relax, ¿no?, digamos, a una libertad, a un vamos con tiempo, vamos a pensarlo, ¿no? En cambio el coche siempre es tráfico, siempre son pitidos o siempre es contaminación. Y a mí eso me da como “mujer tenías que ser”, ¿no? O sea, para mí, como que siempre me da más a lo masculinizado y, en cambio, la bicicleta más pues más a los tiempos, ¿no? a nosotras pensamos cuando haces las cosas, más reflexivo (EG04).

Una práctica que implica estar presente y vivir la ciudad.

Lo asocio mucho en tomar el aire, en liberar la mente, tener esa sensación de libertad y de estar en lo que estoy haciendo en el momento, porque al final cuando estás en bici no puedes estar haciendo otra cosa y lo disfrutas realmente ese momento (...) porque al final cuando estoy yo parada a un semáforo, pues vivo la ciudad, ¿no? Y estoy todavía en mi bici haciendo cosas, no estoy en mi coche encerrada y miro mis mensajes o el WhatsApp, no sé qué. Pues no, estoy en contacto con la ciudad, con lo que está pasando y creo que es algo también que hace que me gusta la bici, que va junto con tomar el aire, estar en lo que haces y no en otras cosas a la vez (EB10).

Y, al mismo tiempo, facilitando un desplazamiento por la ciudad que posibilita todo tipo de encuentros con otras personas.

Es una conducción más amigable con el entorno. Porque puede surgir que te puedes parar con alguien que conozcas o que no. Ayudar a alguien o improvisar. Es flexible

en los trayectos también. Esa flexibilidad que tiene y que lo hace al final como más, a mí me parece, más bonito (GD01).

Aún con los momentos tensos e inconvenientes que pueda tener, moverse en bici es para las mujeres una manera de transmitir y de comunicarse con las demás, un dispositivo relacional, que cuando es en compañía se acerca a la experiencia del baile, como explica esta mujer.

Cuando vas en bici, claro, no estoy hablando de ir sola. Vas transmitiendo que vas contenta, que vas disfrutando, disfrutando de lo que vas viendo, disfrutando de la conversación, disfrutando de la compañía. Sí, lo asemejaría a bailar. Sí, el bailar te socializa, ¿no? Te da alegría, te hace estar transmitiéndote, pues eso, música, un momentazo. Eso me transmite en la bici, porque yo la he vivido así. (...) Quita muchas asperezas en muchas cosas. Porque en la bici vas contenta, y te igualas. Ahí en ese momento te igualas con los que vayas (EB03).

4.4. LIMITACIONES Y DESAFÍOS EN EL ESPACIO PÚBLICO

En el contexto urbano, las mujeres enfrentan diferentes barreras y desafíos en la movilidad ciclista. Destacan las limitaciones relacionadas con las infraestructuras y políticas públicas como la falta de vías ciclistas adecuadas, la falta de aparcamientos o las dificultades en la intermodalidad. También son relevantes las limitaciones meteorológicas, la falta de competencias técnicas, la masculinización de los establecimientos ciclistas y la violencia motorizada y machista en el espacio público, entre otras.

4.4.1. Infraestructura y políticas públicas

4.4.1.1. Vías ciclistas

Ya hemos visto que disponer de vías ciclistas segregadas del tráfico motorizado y seguras es una de las más eficaces intervenciones a la hora de aumentar el número de personas usuarias de la bici, más aún teniendo en cuenta la mirada feminista.

La desigualdad de género, que decimos que hay menos mujeres cicleando, es porque los carriles bicis no están segregados de la calzada. Están con unos barrotitos chiquitines de goma. Y está el coche al lado, pasando. ¿Quién va a dejar a un niño ir por ahí? Entonces decimos siempre que vaya a diferente altura. Diferente altura para

que la cosa esté más clara. (...) Pero claro, hacen oídos sordos las instituciones. (ED01).

Existen manuales, guías, recomendaciones de colectivos ciclistas y organismos públicos para implementar vías ciclistas seguras en las ciudades. A pesar de esto, la sensación de las mujeres ciclistas que han participado en el estudio es que el diseño de las vías ciclistas no tiene una correcta planificación.

Los bidegorri, pues bueno, cada vez hay más bidegorri, pero estoy convencida de que quien ha pensado en los bidegorri no anda en bici. Estoy súper convencida (EB05).

La diversidad de tipologías de vías ciclistas aumenta su disponibilidad, claro está, pero también la sensación de caos.

Diferentes tipos de bidegorri, no hay un concepto que lo hile, o sea, quiero decir, no está pensado para que puedas circular bien. Es simplemente, pues hay un parchado y en ese parchado, ahí te las apañes y vete estudiándotelo o sea, vete estudiándote el mapa (GG02).

Es lo que tuvimos que hacer nosotras antes de ir a cada ciudad. En los geoportales de cada una de ellas se pueden localizar las diferentes vías ciclistas disponibles y su categorización. Las vías ciclistas de Gasteiz se componen de 10 tipos: acera bici, calzada compartida, calzada compartida y carril bici contrasentido, carril bici, carril bici contrasentido, compartido con transporte público, peatonal compartido, peatonal con horario restringido bicis, pista bici y senda bici. La red ciclable de Bilbo incluye 6 tipos: espacio compartido con peatón, bidegorri unidireccional, bidegorri bidireccional, carril compartido, carril contramano y carril compartido con transporte público. En Donostia, los ejes viales de la red ciclista se clasifican en 4 tipos: vía ciclista, itinerario ciclista con prioridad peatonal (espacio compartido de prioridad peatonal), itinerario ciclista con prioridad peatonal (vía ciclista marcada en espacio peatonal) y coexistencia bici-coche.

A esta variedad de tipologías de vías ciclistas se une la diversidad de ubicaciones dentro de las calles, de direcciones, de maneras de atravesar una rotonda. Como muchas mujeres relatan,

Carriles bici es esencial. Pero, si pones un carril bici que entre rotonda y rotonda, el carril bici va, por ejemplo, de una rotonda hasta la siguiente, va por el lado derecho. En la rotonda, te hace ir al otro lado, pasa por la rotonda donde tienes que respetar

los semáforos de los peatones y en el otro lado, al otro lado de la rotonda, tú ya no estás en el lado derecho, sino [que] el carril bici está en el lado izquierdo de donde van los coches. Entonces, y eso hasta la siguiente rotonda, ahí la misma jugada. Tienes que respetar los semáforos de los peatones, te pasan por la rotonda y el carril bici sigue en el otro lado otra vez (EG07).

Esta combinación de tipologías y ubicaciones provoca desorientación en las mujeres, lo que incrementa el estrés de los recorridos ciclistas por la ciudad ya que exige mantener un atención extraordinaria a la del propio desplazamiento.

Algunas veces tienes por la mitad, otras por la izquierda, no hay ninguna lógica. Entonces, o conoces el camino o muchas veces termino en la carretera. (...) A ver, lo que no tiene sentido es que algunas veces los dos carriles estén a la derecha, otras veces a la izquierda, a la derecha, otras veces en la carretera tengas la señal de 30 que puedes ir por la carretera, ahora nos ponen además izquierda, derecha, pero en el sentido contrario. Dices es que no hay nadie que se entere de donde... No es nada amigable (ED09).

La sensación generalizada entre las mujeres ciclistas urbanas es de que la movilidad ciclista no tiene la relevancia que consideran que debería tener en las políticas urbanas.

Pero también ha pasado y eso sí que se ve que a veces dicen, “bueno, hay que hacer un bidegorri pues lo ponemos aquí en esta esquinita”. El mensaje es “apartaos, no, no por el medio de la Gran Vía” (...) O sea, no me pongas a un lado porque esos son mensajes de “estorbáis”. No, no, no, a mí que tengo que pedalear y me cuesta, ponme por el medio. Yo tengo que tener prioridad y la gente que va a pie también tiene que tener prioridad. Los coches, no. También tiene que tener prioridad el autobús, el tranvía y el metro, o sea, los medios de transporte colectivos y los medios de transporte que no contaminan. (...) Entonces en ese diseño no es que haya una sola red integrada sino que se le dé relevancia y que tengas que ir por el medio y que haya barreras físicas (GB).

En muchas ocasiones se ve cómo el espacio para implementar los bidegorri se obtiene de espacios peatonales como aceras, paseos, etc. Estas vías ciclistas se viven como muy conflictivas por las fricciones que desatan entre ciclistas y peatones. Un ejemplo claro lo conocimos durante la entrevista a esta mujer de Donostia en Merkatari Plaza, una plaza del barrio Amara Berri.

También estoy a favor de que hagan los bidegorris quitando al coche, o sea, no quitando al peatón, porque es muy conflictivo. O sea, por ejemplo, aquí hay un bidegorri. ¿Ves el parque infantil? Pues al otro lado está el bidegorri. (...) Claro, es prioridad peatonal, pero hay un bidegorri. Entonces tú te metes aquí con la bici y tienes un parque infantil. Y entonces yo nunca paso por aquí, evidentemente. Yo siempre voy por la carretera. (...) yo creo que todo bidegorri que pase por zona peatonal es conflictivo y es normal que sea conflictivo (ED05).

La prioridad de las políticas urbanas en materia de movilidad sostenible no está clara al comparar el diseño de estos bidegorri con el diseño y las inversiones económicas realizadas y proyectadas para establecer nuevas infraestructuras y recorridos para vehículos motorizados.

Para mí, los bidegorris no son muy... O sea, se podrían mejorar bastante. Porque creo que muchas veces no están pensados como red, sino como fragmentos, y muchas veces lo que para un coche se diseñaría como el recorrido más directo entre un punto y otro, a veces es como, según otros factores, por ejemplo, “¡mira qué bonita es La Concha!”, y te dan una vuelta del copón en vez de ir por dónde debería ir. (...) Y está super guay, es como su propia carretera... y giras en La Perla y de repente desaparecen todas las marcas, la gente no sabe, se te cruza y la gente que corre también... (GD).

Todo esto provoca que las mujeres ciclistas participantes en el estudio interpreten que las vías ciclistas existentes están enfocadas al ocio o al turismo más que a la movilidad cotidiana al trabajo, por ejemplo, provocando que muchas tengan la necesidad y prefieran circular por la calzada.

Me voy a morir y no voy a ver ese carril bici (...) además si lo hacen como como están haciendo los bidegorri, es que prefiero que no hagan nada. Porque hacen todo como para como si vas de paseo, sabes? Y yo lo que quiero es llegar a mi trabajo rápido, sabes? Entonces, si hacen un bidegorri que da 3.000 vueltas para evitar una cuesta y para llegar al Parque Tecnológico, pues yo seguiré yendo por la carretera, porque si no, no llego (EG01).

Se añade a ello que los carriles bici suelen ser estrechos y justo cabe una bici. En consecuencia, los adelantamientos se realizan en condiciones peligrosas, sin distancia de seguridad e invadiendo espacios peatonales o la calzada. También son muy escasos los

carriles bici bidireccionales con una anchura adecuada para el cruce de dos ciclistas o los adelantamientos. Incluso bicicletas especiales para el transporte de pasajeros tienen mucha dificultad para circular por la mayoría de vías ciclistas urbanas, como indica esta voluntaria de Bizikletaz Adinik Ez de Donostia.

Yo estoy pasando [con el triciclo de Bizikletaz Adinik Ez] y mi rueda izquierda ya está fuera del sitio. Porque no cabemos. No cabemos. (...) Donde los han hecho nuevos en la zona de Loiola, Riberas, que hay tanta acera, no han dado la medida que establece la Comunidad Europea. Hay una medida estándar. Pues no han respetado ni eso (ED01).

El uso de patinetes eléctricos es otro factor de tensión importante, ya que la regulación respecto a su uso es muy reciente y las mujeres ciclistas consideran que en la mayoría de las ocasiones circulan a una velocidad excesiva o realizando adelantamientos peligrosos.

Me he dado cuenta que ahora compartimos el espacio con muchos patinetes. Eso no me había pasado antes (...) Y ahí tenemos, buf, un temón, un temón. O sea, no me parece mal, creo que tienes que acostumbrarte también. Pero te adelantan por todos lados, o sea, no es fácil. Hay mucha gente ya en el bidegorri. (...) La densidad de tráfico en el bidegorri ya es mucho mayor que la que hace muchos años (EG12).

Además de estas situaciones de inseguridad y peligro, los obstáculos e invasiones de vehículos motorizados que se pueden encontrar en los bidegorri, provoca que la velocidad media de las ciclistas se reduzca considerablemente disminuyendo la eficacia de la movilidad en bicicleta en el transporte urbano sostenible. Normalmente la velocidad máxima permitida en bidegorri suele ser de entre 15 y 20 km/h, aunque la velocidad recomendada se encuentra entre los 10 y los 15 km/h, unas velocidades más adecuadas para un paseo en bici que para otros usos.

Entonces, esos son carriles bici para, no sé, para ir de paseo, ¿no? Pero si tú vas al trabajo y tienes que hacer ocho kilómetros, no sé, en veinticinco minutos, para no tardar más o mucho más que con el coche, pues por ahí no vas a ir (...) porque si queremos usar la bici como alternativa al coche para ir al trabajo, por ejemplo, no puedes ir a cinco por hora y necesitas bicicarriles rápidos, porque si no, si tardo dos veces más en bici al trabajo, pues no voy a usar la bici, ¿no? (EG07).

4.4.1.2. Calzada y tráfico motorizado

Algo que no está resuelto de forma satisfactoria para las mujeres es el uso de la calzada con tráfico motorizado. No es lo más común, pero a muchas no les da miedo la calzada e incluso la prefieren a los diseños inconclusos de los bidegorris actuales, “de hecho, a veces que hay bidegorri, yo prefiero ir más por la calzada porque el bidegorri no me viene bien” (EG01). Las estrategias de calmado de tráfico tienen efectos solo a medio y a largo plazo, por lo que el uso de la calzada se vive con tensión y miedo a los riesgos implícitos en el hecho de circular entre coches, motos, autobuses, furgonetas... vehículos mucho más grandes, rápidos y con más capacidad de producir daños graves en caso de accidente.

Circular por la calzada compartiendo el espacio con el tráfico motorizado es una experiencia normalmente tensa, en muchos casos desagradable y en otros peligrosa.

Por la carretera, joder, es que hay coches que... o los autobuses, mismamente. Yo con los autobuses es como que te pasan rozando y es como, joé, o sea, no se respeta nada. (...) Yo me siento menos segura yendo por la carretera (EG06).

En el tipo de vías que suelen utilizar, las participantes observan una diferencia de género significativa. En general, consideran que es difícil ver a mujeres circulando por la calzada y más fácil verlas por las aceras, a diferencia de los hombres. En muchos casos, tanto la hostilidad del tráfico y el riesgo asociado, como la inseguridad en las propias capacidades y la mayor percepción del riesgo en que las mujeres han sido socializadas, provocan que no puedan hacer uso de la calzada.

Yo sí tengo la sensación todavía de que por la carretera y demás se meten más chicos. (...) O sea, que en proporción hay más mujeres en las aceras y más hombres en la carretera. A mí también me da esa sensación (GG02).

Los coches y, especialmente, los autobuses y los taxis se perciben como un peligro, incluso cuando la velocidad máxima de la calzada está limitada a 30 km/h.

Tuvo una intentona una amiga de coger una bici. Y rescató una bici vieja de no sé qué. Y me acuerdo que nos metimos en Autonomía, que es una de las calles así más principales. Y de repente ella desapareció. Y yo miraba para atrás y la veía ahí lejos. Y yo... pero, ¿qué hace? Y dice que se quedó clavada, o sea, que no se atrevía en medio de tanto tráfico. No se atrevía a pedalear, le dio miedo (EB04).

La calzada se percibe como un espacio urbano en el que no son bienvenidas y son vistas más como un estorbo que como mujeres desplazándose en bici por la ciudad. Cuando las mujeres usan la calzada para desplazarse se tienen que enfrentar a los peligros y también al rechazo.

Eso sí que hay un poco, yo ahí sí que noto un poco de acritud desde gente que va en el coche que dices, oye, pues habrá que compartir la carretera. (...) Una señora me empezó a gritar desde un coche, “pero vete por el bidegorri” y no sé qué. Es que no hay bidegorri y ese trozo que hay ahí me tengo que suicidar para llegar. Y es absurdo además, es que luego me tengo que volver a salir. Entonces, sí, hay gente que te pitan y te pegan un susto de muerte y ese tipo de cosas (ED07).

4.4.1.3. Intermodalidad

Muchas mujeres son conscientes de las limitaciones que existen para hacer uso de la intermodalidad con la bicicleta. Especialmente se exponen las restricciones en el transporte interurbano (trenes y autobuses), pero también dentro de la ciudad.

Relatan la falta de espacio y la incomodidad del tranvía.

No la suelo llevar nunca en el tranvía porque el tranvía suele ir lleno y entonces dices, es que voy a ir, voy a escuchar comentarios “la puta bici”, no sé qué, entonces prefiero no (EG04).

También se ha hecho referencia a cómo los nuevos diseños de trenes han perdido la oportunidad de ofrecer espacio suficiente para las bicicletas.

El nuevo topo, que hace 3-4 años, cuando lo vi, digo, ¿quién ha diseñado esto? / No hay sitio apenas para las bicis. / Hay para dos bicis, pero se caen todo el rato, es una cosa que es terrible. Luego siempre se sienta la gente ahí y te da como coraje decir. Es terrible, ¿no? Con lo que podrían haber aprovechado y hacer un vagón para bicis y no, me ha sorprendido mucho eso (GD).

La intermodalidad también incluye la posibilidad de aparcar la bicicleta de forma segura en las estaciones e intercambiadores de transporte urbano. En muchos lugares no existen ni siquiera aparcamientos de calle o, como le ocurrió a esta mujer al llegar a nuestra cita en La Sinsorga (Bilbao), el más cercano a la estación de EuskoTren de Zazpi Kaleak está a 100 metros en una calle peatonal con muchos comercios y un instituto, no está visible ni

señalizado desde la estación y dispone de tan solo 10 plazas, por lo que tuvo que candar su bici a una señal de tráfico.

No hay, no, no. No. Hay muy poco. Yo eso, ahora acabo de buscar y hay un punto de bicis eléctricas, pero no hay parking en la estación de tren, o sea, en la intermodal, digamos, de metro-tren. No (EB02).

Se están implementando aparcamientos seguros en las estaciones de tren y de autobuses interurbanos, siendo las de Donostia (110 plazas) o Gasteiz (dos parkings de 110 y de 48 plazas) las que más plazas disponen.

4.4.1.4. Políticas públicas y normativa

Ya hemos visto cómo las mujeres consideran que las actuales políticas y normativas de tráfico no están diseñadas para realizar una transformación profunda que favorezca los modos de desplazamiento sostenibles.

Yo soy muy consciente de que la normativa está hecha para coches y no para bicicletas, luego la normativa nos perjudica en muchos casos, entonces yo me salto la normativa constantemente, sí (GB).

A pesar de reconocer que se hacen ciertas políticas a favor de la bicicleta, valoran que faltan iniciativas sencillas y efectivas que no requieren de grandes inversiones. No se percibe que la bicicleta sea una prioridad real en los cambios que se están implementando en las ciudades.

Es que el ayuntamiento no está por la labor, no, ellos quieren coches en la calle y si son eléctricos, mejor (EG01).

O sea, da lo mismo. La bici les da lo mismo. Y luego sí, se hacen muchas políticas a favor de la bicicleta. Pero yo creo que no es real. O sea, no le sale del corazón. A este ayuntamiento no le sale del corazón poner la bici aquí en la calle. (...) Lo que se puede hacer de una forma sencilla (EB06).

En este conflicto por el espacio urbano intervienen muchos intereses que mueven la política municipal en direcciones a veces opuestas.

Y luego el tema de la cultura, sí, pero es complicado eso, cuando hay tantos intereses enfrentados, y claramente, bueno, pues la cultura del coche, a todos los niveles, pues, desde luego, lejos de perder auge, pues no, ya te digo. Entonces, propuestas, pues yo

creo que, si realmente se cree en ello, yo creo que las letras son gordas, que diría mi padre. Te quiero decir que, pues si haces una apuesta, tienes que hacer una apuesta (...) Si tú realmente ese dinero lo inviertes en reorganizar la ciudad, en replantearla, y eso, ¿no? Pues mira, quito todas las carreteras y luego solo voy a hacer una ciudad para que ande la gente, para que vaya en bici, te quiero decir. (...) Pero bueno, si las cosas las hacemos a medias, ¿no? Y las hacemos, en este caso, quitando espacio al peatón, quitando espacio a los coches, quitando espacio me da igual a qué, los conflictos están ahí, porque entramos en un conflicto de fronteras, ¿no? De decir, oye, que este es mi espacio, no, perdona, es el mío porque han pintado el bidegorri, ya, pero perdona. (...) Entonces, bueno, pues, está complicado, porque yo creo que la apuesta por la bici es una apuesta radical, y bueno, en radicalidad, poco (ED06).

4.4.1.5. Riesgo de accidentes y atropellos

El riesgo de accidentes es algo a lo que se enfrentan todas las mujeres ciclistas. No suele ser muy alto el número de accidentes, pero sí afecta de muchas maneras a la conducción posterior. Pueden ocurrir caídas en zonas resbaladizas, especialmente en días de lluvia o con las cubiertas de las ruedas desgastadas.

Yo me caí en la peatonal hace seis meses o así porque estaba lloviendo y sí que le coges miedo. Iba con la bici eléctrica del ayuntamiento y se resbalan un montón. (...) Si tú te fijas hay unas que tienen unas ruedas que están tan gastadas... (GD).

Esto puede llevar a desconfiar de las condiciones de la propia bicicleta, como le ocurrió a esta mujer que llegó a la entrevista con el antebrazo derecho vendado porque se había caído esa misma mañana.

Esta semana, el lunes me caí, el martes cogí la bici, o sea, ayer cogí la bici y dije, venga, no la voy a coger miedo y ya está. Pero hoy me he vuelto a caer y he dicho, igual la tengo que llevar a arreglar, me voy a asegurar. O sea, me entra un poco el miedo de, a ver si esta bici está bien, tiene muchos años, es muy vieja... (EG06).

Las caídas y accidentes pueden llevar a modificar la forma de pedalear, disminuyendo la velocidad e incrementando la atención durante los desplazamientos.

Voy más lenta, más atenta. Antes [del accidente] igual iba más no sé, como en el pueblo, porque esos fueron los primeros años de vivir aquí y ya miro todo el entorno,

identifico los peligros, la gente que hay, hacia donde están mirando los coches, si me están mirando, hago un vistazo y hago eso como seguridad (GG01).

Como nos cuentan las mujeres, incluso después de sufrir atropellos leves, aunque aumente la sensación de riesgo o la atención puesta al circular, han continuado desplazándose en bicicleta.

Dos atropellos. Dos atropellos muy leves. Dos huesos pequeñitos, rotos, uno en la mano y uno en el meñique. Y no he dejado de andar en bici porque en 20 años me sale a cuenta (EB02).

En casos más graves, hay mujeres que han dejado de utilizar la bicicleta durante un tiempo hasta volver a ganar confianza.

No me rompí nada, pero el golpe fue de tal intensidad que estuve bastante tiempo en la cama, no podía moverme, pero era del puro, pum, del impacto, que no sé. Entonces, bueno, con esa caída, pues me asusté, me dio mucho miedo (...) cogí mucho miedo, y de hecho, yo siempre he ido por carretera, en cualquier lado, ya digo que me iba en cualquier lado, era una loca de la bici, y tuve también alguna cosa con algún camión y ya me asusté (...) y ya en un momento dado decidí no ir por carretera, y bueno, tomé una serie de decisiones por puro miedo. Y sí que es verdad que luego un momento como que dejé, dejé de andar en bici, nunca he dejado el deporte, pero sí, hubo un periodo de tiempo que no anduve. La verdad es que guardé la bici en el garaje y ya está (ED06).

Además del impacto de los atropellos, hay mujeres que se tienen que enfrentar al machismo de los conductores. Es el caso de esta trabajadora de Eraman.

Iba yo por un bidegorri, y de repente un coche se saltó dos cedas al paso, y yo tenía un cruce en el bidegorri, que yo no tenía que ceder al paso, me lo tenían que ceder a mí, y resulta que este coche no tenía visibilidad, se saltó el ceda al paso, y entró muy rápido, y se chocó contra mí (...) [Después de una discusión por no querer asumir su responsabilidad] acabó cerrando la puerta del coche diciendo, ¡mujer tenías que ser! (EG11).

Esto provoca una situación aún más desagradable que puede llegar a hacer dudar a la ciclista de la responsabilidad del accidente como le ocurrió a esta mujer.

Estuve en el hospital y tenía suerte porque no me tocó el pulmón ni nada, era como... No tenía nada del interior dañado. (...) La gente que abrió la puerta era muy desagradable. Me echaron la culpa a mí, que puede ser, que no sé realmente cuál es la... si yo podía hacer eso. Pero bueno, que no era como “¿qué tal estás?”... Horrible. Muy a la defensiva (GD).

Especialmente graves y dolorosos fueron los atropellos que nos contaron en Bilbo. El más cercano en el tiempo es el de una mujer mayor que participó en el estudio Movilidad ciclista y género (Vázquez y Ortiz, 2023), como nos compartió una de las dinamizadoras del estudio en Bilbo.

Tengo una ex-suegra que andaba en bici pero sufrió un atropello en verano. Estuvo en el grupo de discusión y era la más mayor de todo el estudio [78 años]. (...) No, no, no. Ya no puede hablar. O sea, se ha quedado... Que ya no puede hablar, que ya... O sea, un atropello muy chungo (EB02).

También nos contaron el atropello mortal a una mujer activista de la asociación BizizBizi, ocurrido en noviembre de 2018.

Aquí ya murió una compañera hace 5 años ya. La pilló, no era carril para bici donde ella murió, pero ella siguió para adelante, el camión no la vio y le rompió las piernas y murió fue muy duro (EB06).

4.4.1.6. Bici pública

Donde existe este servicio público (Bilbo y Donostia), se reconoce la influencia positiva en el aumento de personas ciclistas en la ciudad. Las críticas de las usuarias se refieren normalmente a la localización y el número tanto de estaciones como de bicicletas disponibles.

Por otro lado, la mayor parte de las quejas son por la baja calidad del mantenimiento y el estado de las bicicletas eléctricas.

O sea, yo las últimas veces que he intentado coger una bici no había ninguna con batería. Y quiero decir, no es una cosa mía, esto lo hemos hablado, estamos todo el mundo igual. Además coges esas bicis que pesan un quintal y si no tienen batería no las puedes utilizar. Es que para eso es mejor que no tengan batería, que no sean eléctricas (EB01).

Este comentario es habitual en Bilbo, donde todas las bicicletas son de pedaleo asistido, lo que produce un alto grado de desconfianza hacia el servicio.

La mayoría de los días voy en metro, porque no puedo asegurarme una bici que funcione. (...) Lo que me parece una pena es que no haya mecánicas (EB10).

El servicio lo ponen en marcha las instituciones públicas municipales, pero la gestión la realizan diversas empresas privadas. Las condiciones materiales del trabajo de mantenimiento de las redes y de las bicicletas están siendo motivo de conflictos laborales.

Otra de las críticas es que sea necesario el uso de smartphones para acceder al préstamo de bicicletas, como nos comentaba esta mujer que no dispone de teléfono móvil.

Mi padre vivía en Bizkaia, en un sitio que hay esas bicis [de BizkaiBizi]. Y parecía que con la Barik se podían coger. Pero no. Al final, mira, para eso utilizo la tablet [porque no tengo móvil]. Porque intenté por todos los medios cogerla con la Barik, pero nadie me supo decir cómo se podía hacer (ED07).

4.4.1.7. Falta de aparcamientos

Como nos dijo esta mujer con amplia experiencia en relación a la bicicleta,

El primer problema de la bici es dónde la guardo y cómo la transporto (EB03).

A pesar del aumento de aparcabicis disponibles en el espacio urbano, se siguen considerando escasos en determinados lugares de la ciudad, normalmente los que tienen mucha afluencia de población como, entre otros, los centros urbanos; los espacios educativos como colegios; centros de formación y universidades; servicios públicos como bibliotecas, centros cívicos, hospitales y centros de salud; espacios de ocio como estadios y polideportivos; espacios de cuidados como parques infantiles; y junto a estaciones de transporte público.

Creo que hacen falta muchísimos más aparcamientos en sitios concretos para que realmente la gente sienta que la bicicleta es una opción (EB08).

Hablamos también de aparcabicis que no solo sirven al desplazamiento, sino al estacionamiento prolongado por no disponer de espacio para guardarla en el edificio donde se vive.

Ahora vivo en un sexto y no hay cuarto de bicis, en el ascensor no entra y es una bici que pesa mucho, o sea, no puedo subirla y bajar seis pisos (EG08).

Se proponen por eso aparcabicis seguros y mucho más amplios que los disponibles actualmente.

Faltan aparcabicis. Ahí tienen que buscar soluciones y solo tienen que mirar a otros países: parkings para bicis de varias plantas (EG07).

En el caso de los aparcabicis a pie de calle, es muy criticada la exposición a las condiciones meteorológicas (lluvia, sol...) que sufre la gran mayoría de ellos.

A mí no me parece tan buena [la infraestructura ciclista], o sea, por ejemplo, para aparcar, sabiendo que es una ciudad donde llueve muchísimo, ningún lugar para aparcar está cubierto, está tapado para la lluvia, entonces tiene que estar la bici súper expuesta y eso hace que se deteriore mucho más rápido (EB11).

En algunos casos es muy evidente este deterioro, agravado por el abandono de bicicletas en los aparcabicis. Una situación para la que consideran que no se están poniendo medidas suficientes.

Una bicicleta que no la cojas en un mes, dos, ya lo que te encuentras es una chatarra. De la lluvia, se moja, se oxida. O sea, antes se hacía cada dos meses, tres, una cuadrilla de personas del ayuntamiento, o mandados por el ayuntamiento, para decir, poner nota, “esta bicicleta tiene que ser retirada. Porque si no vendremos, romperemos el candado e irá a la chatarra”. Eso se hacía antes. Y dejaban espacio para las que normalmente hacemos los aparcamientos, cuando cogemos la bici y la dejamos en un sitio, en otro, en otro. Si tú ves un aparcabicis que está la mitad del aparcabicis con chatarras, pues no tienes sitio ahí para dejar, ¿entiendes? (ED01).

4.4.1.8. Robos y daños a las bicicletas

Muchas de las mujeres participantes nos han transmitido su preocupación por el aumento de los robos y las consecuencias de los daños provocados en las bicicletas. En fiestas, fines de semana, en zonas de ocio o de tránsito hacia ellas, muchas veces la mezcla de alcohol y agresividad machista deja las bicis desprovistas de sillines, timbres, luces.

Un poco que lo peor de la bici es el vandalismo, que no sé si... O sea, sí que me ha pasado (...) que he salido y no estaba mi bici, o que he salido y mi bici estaba machacada, que alguien borracho le había apetecido romperme la bici (ED04).

Peor es el caso de desconexión de frenos, desacople de ruedas, etc. que generan situaciones de alto riesgo de accidente si no son advertidos a tiempo, como le ocurrió a esta ciclista en las fiestas de la ciudad.

Dejé aparcada afuera, el fin de semana de la fiesta, ¿no? Pues los muy simpáticos desconectaron mi freno delantero y trasero. Claro, y yo no me di cuenta, o sea, yo miré si las ruedas estaban bien, si la cadena estaba bien, pero se me pasó a mirar los frenos. ¿Qué pasó? Justo ese día yo salía un poco tarde de casa, iba como que acelerada y tal, [en una cuesta abajo] de repente presiono el freno y no me frena. Lo que sí que me di un golpe tremendo. (...) a lo mejor estos en plena bebida o en plena fiesta lo han tomado como broma, pero a mí casi me cuesta romperme una pierna (EG13).

Esta mujer ha tenido que subir su bici y la de su hijo a su casa, con lo que supone de ocupación de un espacio de vivienda ya de por sí reducido. Para otras mujeres las consecuencias son desde prestar más atención a los lugares de destino hasta modificar los hábitos de socialización nocturna.

Si salgo con ella tengo que saber dónde la voy a dejar o que dejarla afuera no sea tanto rato, como estar un poco más pendiente de eso (EB11).

El robo de bicis es muy habitual y casi todas las mujeres que han participado en la investigación han sufrido la sustracción de una o más bicis en los últimos años.

Aquí es como casi un chiste. Es como súper común el decir, ostras, no me compro una bici nueva que me la roban. Mejor me compro una de segunda mano, que sea fea o que esté vieja y ya está (EG06).

Las consecuencias, como se ve, afectan a la calidad de la bici adquirida después de un robo. Afecta económicamente también, tanto si es la propia bici de las mujeres como si es la de las hijas e hijos.

Robos de bici a mí no, pero a mis hijos sí, uno a mi hijo y otro a mi hija, en menos de un mes dos bicicletas. Eso es un agujero (EG03).

Y también, claro, afecta emocionalmente por el cariño hacia la bicicleta y por la necesidad de su uso.

Lo de comprar la bici me da pereza, sobre todo porque me han robado ya dos. Es una pena que no puedan dormir en la calle. (...) Pero más allá de eso, sé que me he pegado una llorera terrible cada vez que me la robaron, porque además me parece que robar una bicicleta es lo más indigno que se puede hacer, es como estar robando a un pobre, tío (EB01).

Hay mujeres que optan por registrar sus bicis en el ayuntamiento, pero recalcan la dificultad de recuperar una bicicleta robada.

El problema está en que te roban una bici y si apareciera, porque la tienes registrada va al ayuntamiento y normalmente te deberían de avisar. Pero si no la tienes registrada, porque en aquel entonces aquellas no sé si estaban registradas, tienes que estar mirando la página web del ayuntamiento a ver si esa bici que han fotografiado... Tiene su cosa encontrar tu bici (EG03).

Por otro lado, hay mujeres que ven necesario ampliar la visión y analizar los robos como un problema social que necesita soluciones de tipo más estructural, como señala esta mujer.

El que ha robado una bicicleta no lo está haciendo por joder, lo está haciendo porque tiene una necesidad y no creo que el problema sea seguridad sino que tenga que haber una base social más fuerte (EG04).

4.4.2. Condiciones meteorológicas

Las mujeres que han participado en la investigación se adaptan a las situaciones meteorológicas de muy diversas maneras. La lluvia se vive como una limitación cuando existen afecciones de salud previas, no hay posibilidad de secarse o no se dispone de complementos adecuados como pantalón impermeable, capa o poncho de lluvia, o chubasquero adecuado.

Mi premisa casi siempre es, pues de salud, como te he dicho, es no salir de casa lloviendo. Si está lloviendo ya, ya no salgo de casa así, ya cojo el coche. Pero yo siempre llevo la capa por si me... porque en Vitoria nunca sabes (EG12).

Si no afectan esos problemas de salud, las mujeres se adaptan a la situación equipándose adecuadamente.

Aquí llueve bastante (...) yo prefiero ir en bici porque me pongo el pantalón, un buen chubasquero, y llego mucho más seca que si voy en autobús con un paraguas (ED04).

En cambio el viento se vive con más miedo por los peligros que conlleva, como comenta esta ciclista sobre su experiencia.

Estando en Donosti, bueno, el andar con mucho viento me acuerdo que me ha dado mucho miedo y de hecho para mí como, o sea, yo llueva o no llueva yo salía igual en bici, pero si es que ya había mucho viento como que para mí eso ya era un, no puedo andar porque el viento me tira y me, o sea, como que todo se hacía más peligroso (EB11).

El frío también tiene solución cuando pedalean por la ciudad.

El clima, pues sí, pero por ejemplo te abrigas andando en bici y pasas menos frío que cuando vas andando que yo soy muy friolera, pero bueno, si pedaleas rápido y así, entras en calor yo creo que llegas mucho mejor (EG05).

4.4.3. Pedalear con la infancia

Como hemos visto en el apartado de Usos de la bici en la vida cotidiana, muchas mujeres utilizan la bici para desplazarse con niñas y niños. Nos referimos a desplazamientos tanto de transporte de menores mediante sillas infantiles, remolques o bicis cargo, como de acompañamiento con sus propias bicis hasta que pueden realizarlos de forma autónoma. Estas mujeres se enfrentan a los retos y peligros de la movilidad ciclista en la ciudad con más precaución todavía, como nos contó esta mujer.

Me da inseguridad ir por carretera con la peque. Y eso que voy señalizadísima, o sea, ahora voy con una sillita sin más, pero suelo llevar el típico carricoche atado atrás con luces, totalmente con reflectantes, la niña con el casco, yo con mis luces (...) Voy o por carril bici o por acera, sabiendo que me pueden multar. Pero con la pequeña no me atrevo a ir por carretera porque es como, bueno, prefiero que me denuncien a que pase lo que casi me pasa el otro día, que un autobús casi me, casi me da un golpe y un golpe en una bici, pues imagínate (EGe02).

Esa sensación de más inseguridad la constata también esta mujer que llevaba a su sobrino en bici. Las prisas que muchas veces nos asaltan en esta sociedad marcada por las necesidades productivas genera situaciones en las que hay que incrementar el cuidado.

Al final, si tienes que llevar a los niños con prisas y eso, la bici requiere un esfuerzo. Tienes que estar físicamente un poquito bien. Porque yo, por ejemplo, a mi sobrino cuando era pequeño lo llevaba en la bici. No es fácil llevar a un niño en la bici. Tienes que andar con muchísimo cuidado (EG05).

También la densidad y violencia del tráfico motorizado expulsa especialmente a las niñas y niños que acaban de aprender a montar en bicicleta, incluso de los carriles bici.

Para andar en ciudad yo creo que tienes que controlar bien la bici, ¿eh? (...) Que si eres una persona que andas un poco ahí y tal, pues joder, al final tienes coches, gente, por los carriles bici también se mete la gente y tal, ¿no? Entonces, porque yo alguna vez he ido con la cría, con esta vecina que te digo que suelo cuidar, pues lo típico, me hacía ilusión que aprendiera a andar en bici. Y bueno, ha aprendido, pero alguna vez nos fuimos a lo Viejo y me daba miedo porque el carril de bicis va al lado de los autobuses y al final le dije, mira, vamos a la acera, vamos andando con la bici (ED02).

Esto provoca que las calles de las ciudades sean inseguras para la infancia y, en consecuencia, las niñas y niños no utilicen la bicicleta de forma autónoma.

Bilbo, yo creo que de las cuatro capitales de Hego Euskal Herria es lo más hostil. En Donosti he estado y se puede andar en bici muy bien. En Gasteiz es envidiable porque hay críos, ves cuadrillas de críos. Aquí no vas a ver cuadrillas de críos en bici. (...) No es seguro, ni practicable, ni... ni agradable (EB02).

Se hace necesario disponer de zonas seguras para que las niñas y niños puedan hacer uso de la bicicleta con garantías y puedan moverse con placer por la ciudad.

Si tú vas con un crío de 7, 8 años, por mucha calle 30 que haya, nos conocemos... 30 y vamos a 40, yo soy la primera. (...) Y eso no es garantía para una población tan joven (...) Para que te aficiones y que vayas a gusto en bici, para que luego te guste y la sientas y la quieras, quieras andar en bici (EB06).

4.4.4. Competencias técnicas

Los conocimientos más extendidos entre las mujeres participantes son de mantenimiento básico de la bicicleta como colocar la cadena cuando se sale o inflar las ruedas. Muchas viven como una limitación no tener conocimientos y habilidades más amplias de mecánica de bicicleta. En este sentido, otras habilidades como reparar un pinchazo, limpieza de cadena, ajustes de desviadores, cambio de zapatas de frenos, etc. son más escasas, siendo las mujeres que participan en grupos ciclistas quienes tienen más conocimientos de mecánica. De forma habitual para los arreglos o el mantenimiento hacen uso de talleres o recurren a otras personas, generalmente hombres, de su entorno.

En general la mecánica, o sea, me genera poco interés, no me gusta. Me parece importante aprenderla, porque sobre todo en la bicicleta hay muchas cosas que si sabes puedes hacerlas por ti misma, pero bueno, ahí me veo más como en la necesidad y en el interés como pragmático que realmente a mí me genere una motivación especial (EG08).

En general, nombran cuestiones relacionadas con la pereza, la falta de interés o la falta de habilidad como motivos para no haber aprendido. Aunque consideran importante la adquisición de estos conocimientos para poder ser autosuficientes y sentirse seguras, por lo que muchas han participado en talleres para adquirir conocimientos de mecánica básica.

Conocer un poco la mecánica y las cosas de la bici, porque yo siempre he tenido, o mi pareja, que es muy bicicletera y siempre ha sido el que arregla todos los... Pues ser un poco más autosuficiente en ese sentido es un reto para mí. De decir, bueno, pues yo arreglo el pinchazo, meto, saco la cubierta y conocer un poco más eso y poder hacerlo yo sola, eso es un reto (GG01).

Yo hice en su momento, estuve años siendo de la Asociación de Bizikleteroak. Sí, hace años, más txabalika. Y sí que hacían talleres de mecánica de bicis básicos y en su momento lo hice, lo que pasa es que de poco usarlos se te olvidan las cosas, eso es así. Pero las que hacíamos talleres éramos la mayoría tías. Vosotros parece ser que nacéis aprendidos (EG12).

Nos llama la atención cómo en algunos casos, aunque tengan conocimientos de mecánica, su percepción es que no tienen suficientes conocimientos ni destreza. La socialización como mujer, todavía hoy, está impregnada de una lógica del desprestigio y la

minusvaloración, que lleva a que las mujeres internalicen la idea de que sus capacidades, habilidades y competencias son poco valiosas o insuficientes.

Sé tronchar cadenas, aunque se me ha dado bastante mal. Cambiar una rueda, cambiar cubierta, poner la cadena. En las que tenían el latiguillo de frenos sí sé ponerlo. La mía ahora es de freno hidráulico y ahí ya no sé hacer nada. Pero bueno, lo justo para que, si es una liadita pequeña, solucionarlo. Si es una liada gigante, pues no (ED04).

4.4.5. Intersecciones de clase y migración

La práctica del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano está atravesado, además de por el género, por otros vectores que limitan la diversidad de mujeres ciclistas, como reflexiona esta participante:

Bueno, no sé si es que no es accesible, pero que en el uso de las bicicletas se ven también ciertas brechas. O sea, que no creo que el uso de la bicicleta responda a la diversidad de las personas que habitamos la ciudad (EG08).

El acceso a una bicicleta adecuada para moverse por la ciudad, o por ocio, supone un desembolso económico que muchas mujeres no pueden realizar.

¿Por qué comprar una bicicleta nueva es tan caro a día de hoy, por qué no vamos a esa base? (EG04).

No es únicamente el precio de la bicicleta, sino también tener un lugar donde guardarla de forma segura para evitar robos, como muestra esta conversación en uno de los grupos de discusión.

Pero tienes que tener un sitio en casa. / Y dinero, sí. Porque las bicis no son baratas / Pues yo me he comprado una plegable, por eso. Y la subo a un ascensor / Sí, pero también es más inversión la plegable en general, ¿no? (GD).

Una situación económica que muchas veces se agrava por la situación migratoria como expone esta mujer de origen venezolano, vecina de Zarátamo.

Luego ya metiendo un poco la perspectiva de las migraciones, para nosotras, claro tener el espacio de ocio es complejo, tener tiempo para el ocio es complejo. Pero es que la bicicleta es carísima, es un ocio caro o sea, no es un ocio barato. Entonces

dices, vale, a menos que vivas en un municipio en el que tú tengas el plan de BizkaiBizi, no tienes acceso a una bicicleta, ¿de dónde la sacas? Y luego dices, no es que me la compro... ni es que ni de segunda mano, porque es que las bicicletas son caras y luego el sostenimiento de la bicicleta, el mantenimiento (EB08).

En otras ocasiones influye el no haber aprendido a montar en bici en sus lugares de origen, como relata esta mujer de origen peruano, vecina de Gasteiz y participante en la red de alimentación comunal Herrizoma:

Desde el colectivo en el que estamos trabajando, estamos con muchas mujeres migradas y yo creo que hay, no sé, creo, creo que hay algunas que no han aprendido siquiera a montar bici o más, o igual que a mí también me pasa a veces montar bicicleta sola es un poco... (EG02).

Algunas llegan a romper esta limitación y aprenden a andar en bici solas o en los cursos y talleres que organizan las diversas asociaciones tanto de defensa de la bici como de mujeres migrantes o, incluso de las distintas administraciones públicas.

Estas intersecciones no solo afectan a la vivencia personal sino que, como también se señala aquí, influye en las infraestructuras disponibles.

Noto también diferencia entre barrios. De los bidegorris de Zaramaga, de mi barrio antiguo obrero, a los de la Avenida. Pues hay diferencia. Hay mucha diferencia. Hay unos que están pintados en la acera y que tienes que sortear con todo el mundo. Y otros están totalmente delimitados a la par del coche (...) Yo creo que como todas las infraestructuras se nota el poderío de los barrios y en los barrios obreros y más pobres, las infraestructuras son mucho más débiles (EG12).

4.5. EXPERIENCIAS DE VIOLENCIA EN LA MOVILIDAD CICLISTA

La violencia machista se cuela en todos los ámbitos de nuestra vida, también en los usos que hacemos de la bici en el contexto urbano. Entendemos la violencia como una conducta social aprendida que tiene la intención, consciente o no, de someter, dominar, controlar o dañar. Esto es así porque la violencia está inscrita en lógicas de poder y desigualdad. La violencia se reproduce a través de distintos mecanismos, no es algo estático y fijo. De hecho, existen diferentes dimensiones de la violencia machista, por sus diferentes intensidades, duración o estabilidad.

Entendemos por tanto la violencia machista como estructural, sistemática e histórica, por lo que los cuerpos de las mujeres no solo viven apropiaciones individuales, sino también colectivas. En ese sentido, entendemos que la violencia motorizada y sexualizada que viven las ciclistas no puede estar al margen de la violencia estructural que viven por el hecho de ser leídas como mujeres.

4.5.1. Violencia motorizada y conflictos de convivencia

La gran mayoría de mujeres participantes reconocen haber vivido experiencias de acoso vial cotidianamente en el contexto urbano. Fundamentalmente relacionadas con conductores y conductoras de vehículos motorizados (coches, taxis, autobuses, motos) aunque también en menor medida con viandantes, patinetes y otros ciclistas.

Con los vehículos motorizados han vivido situaciones como: adelantamientos a alta velocidad y sin la distancia de seguridad adecuada, hostigamiento e intimidación para que circulen más rápido o se aparten mediante el claxon, la aproximación temeraria o la aceleración ruidosa del vehículo, vehículos que no les ceden el paso o que se saltan los semáforos y conductores y conductoras que las increpan para que se vayan al bidegorri cuando hacen uso de la calzada.

Gente que, o sea, como que claramente no quiere bicicletas en la calle que te increpan, ¿no? O que, claro, te hacen estos adelantones como súper rápido, súper fuerte por al lado y es como cero conciencia de lo que implica eso para alguien que está andando en bicicleta, como esa inestabilidad que se genera como al instante (EBII).

Destacan especialmente en las tres ciudades la agresividad de muchos conductores de autobuses urbanos y taxistas como protagonistas de situaciones de acoso y hostigamiento, habiendo sido responsables de atropellos y accidentes de diversa gravedad a ciclistas.

Yo la semana pasada puse una queja (...) por adelantamientos que te acorralan, que te pasan a medio centímetro, bueno, y no son conscientes. Bueno, no son conscientes o yo creo que lo hacen a mala baba también, eh, yo estoy convencida, que hay un perfil de conductor que no le caemos bien y te las lía bastante, y no es casualidad (GB).

Además, consideran que este tipo de conductas de acoso vial a ciclistas quedan impunes, ya que las autoridades no las sancionan adecuadamente ni tampoco se encuentran

con una correcta censura social. Al contrario, muchas veces son reforzadas por los comentarios de otras personas que dan la razón a los y las conductores o peatones y peatonas que las han acosado.

En cuanto a situaciones de violencia con viandantes, sienten que en muchos casos peatones y peatonas invaden el carril bici o se asustan de forma desproporcionada cuando una bici va por la acera. Resaltan el hecho de que algunos carriles bicis estén en la acera cómo una contribución importante a que se den estas situaciones de tensión. Por otro lado, relatan que en muchos casos las personas peatonas cruzan por la calzada sin cuidado y sin respetar a las bicis.

De unos contenedores me salió un hombre, lo medio esquive, parece, yo no sentí nada, que le pise como la punta del zapato y me empezó a gritar ¡hija de puta, no sé qué, que por poco me matas! Y decía, pero si el que ha pasado mal por el medio de la carretera, sin mirar, has sido tú. Se me puso, claro, que yo llegué justo, iba a una clase de baile, y llegué temblando (EB05).

Entienden la necesidad de respetar a las personas que van caminando, especialmente a las más vulnerables, y la mayoría afirma ser muy cuidadosa en los espacios peatonales compartidos, sin embargo en su vivencia muchas personas peatonas muestran rechazo hacia el uso de las bicis, lo cual interfiere en el nivel de hostilidad con que se dirigen a ellas. Incluso cuando una de las causas de la fricción y los sustos es la distracción que generan actualmente los smartphones.

Luego está otro tema, que es el tema de los móviles. El problema no es que yo vaya por la acera, el problema es que tú vas por la acera sin saber ni por dónde vas, ni me ves, ni me oyes, ni me sientes. Ese es otro problema (...) y eso te pasa no solo en las aceras, te pasa en los bidegorri. La gente se mete en el bidegorri, y eso, y como todo quisqui va mirando al teléfono, hablando por teléfono, haciendo videollamadas... Claro, o sea, a ver, perdona, ahora resulta que el problema soy yo, que voy en bici (ED06).

Como ciclistas no se sienten bienvenidas en ningún lugar, ni en la calzada, ni en la acera. Además, consideran que tanto las y los conductores como las y los peatones no tienen conocimiento sobre las normas de circulación respecto al uso de la bicicleta lo que genera enfrentamientos y conflictos de convivencia.

Hay un cacho del bidegorri que, en el que voy yo a casa, que sales un ratito a la carretera y hay dos cruces y ellos tienen ceda al paso. Y la mitad de las veces no me ceden. Incluso un señor que un día tuve bronca porque le digo, perdona, que es que no me has cedido. Y me dice, no. Digo, ¿cómo que no? Y dice, no estoy de acuerdo. (...) En esos momentos me faltó reflejos. Decirle, yo soy un vehículo, ¿vale? Y tú me tienes que respetar. Lo mismo que a un coche, que a un autobús o que sea. Tú tienes ahí un ceda al paso. Si te parece mal que esté, no es mi problema. Tú lo tienes que respetar (EG05).

El hecho de compartir el carril bici con peatones, corredores, patinadores, patinetes y perros, les parece conflictivo, aunque para algunas sería posible convivir si todo el mundo tuviera una actitud de respeto y cuidado.

4.5.2. Violencias machistas

En la mayoría de los casos, no relacionan el acoso vial directamente con el hecho de ser mujeres sino con ser usuarias de bici. Sin embargo, algunas sí reconocen haber vivido escenas en las que el hecho de ser leídas como mujeres ha contribuido en la violencia recibida, ya sea por el tipo de insultos, las miradas, los gestos, las referencias al cuerpo o el nivel de agresividad de la interacción.

La mayor agresividad o el darse permiso para cierto tipo de insultos tiene que ver con una cultura machista que entiende que los hombres pueden opinar y juzgar los comportamientos de las mujeres y que, además, ellas están obligadas a callarse y aguantar. En muchos casos, esos hombres no se arriesgarían a increpar de la misma forma a un hombre por el miedo a recibir diferentes formas de violencia como respuesta. En este sentido, para algunas ha sido revelador detectar que el acoso es mayor cuando van solas o con otras mujeres y disminuye cuando van acompañadas de hombres.

En los insultos... A ver, pero eso es la vida misma. O sea, aunque seas bicicletera, conduzcas un coche o un tractor, si eres tía, los insultos son diferentes. Entonces, los insultos van con que eres tía (EG12).

Y lo último que recuerdo porque me molestó, fue este verano que iba, bajaba al curro y hubo un coche que no me respetó y pasa siempre que me pasan muy cerca, ¿no? Me hacen ahí una jugada fea, me pasan muy cerca y se ponen delante y se paran en el siguiente semáforo y entonces me da la oportunidad de decir, “¡Joder! Vaya prisa que

tenías, ¿no? Mira, para llegar hasta aquí”. Y este bajó la ventanilla, yo llevaba el pelo así rapado por abajo y me dice, “tú cállate, ¡bollera!” Y yo dije cómo... O sea, eso no me había pasado nunca. Y yo dije, venga, va, una nueva para el diario (EB02).

Por otro lado, en cuanto a la violencia recibida por el hecho de ser mujeres, también describen experiencias en las que en la interacción con hombres ciclistas han detectado comportamientos machistas como la necesidad de adelantarles o ponerse delante de ellas en los semáforos, la no cesión del paso en cruces, el hostigamiento por ir más lentas o situaciones en las que la ocupación del espacio por parte de los hombres ha sido invasiva y poco respetuosa.

Me cruzo muchas veces con estos señores jubilados, que salen en bici, que además se cogen todo el bidegorri para ellos, o sea, se ponen a hablar, a las 8 de la mañana, 8 y cuarto, han salido con la fresca, entonces ocupan todo el bidegorri, y yo hay veces que he dicho, pues no me voy a apartar. Oye, pues no se apartan, y aunque sea en el último instante, antes de chocar, te tienes que salir, porque yo creo que les da igual. Si te chocas encima te van a decir de todo, y, pues ha sido más bien este perfil, un par de veces me ha pasado. Entonces te adelantan, con su, pues, con su súper bicicleta de 15.000 euros. “¡Cómprate una eléctrica como nosotros!”, no sé qué, bueno, y un par de veces me han gritado eso, y han sido este tipo de perfiles, de señores jubilados, que eso, que salen en cuadrilla (ED06).

En este sentido, encontramos diferencias relacionadas con la socialización de género en cuanto al tipo de conducción que observan por parte de hombres y mujeres ciclistas. En general, consideran que las mujeres conducen con mayor precaución y respeto de las normas viales, así como una velocidad más reducida y prudente. Esto tiene que ver tanto con una socialización más enfocada al cuidado de las demás personas, como con el miedo e inseguridad aprendidos.

Yo creo que las mujeres, en general, pensamos más en el resto de las personas. Incluso en la gente que va andando. A mí me parece, en general, probablemente tengamos también más temores a caerte, a romperte algo. Claro, esto también está atravesado por otros factores, como la edad (GG02).

Bueno, yo creo que a nivel sociológico y a nivel de educación siempre nos han dicho, eres mucho más torpe, ¿no?. Te vas a caer de la bici, eres mucho más torpe, ten cuidado... que seguramente a un hombre no se las dirían, ¿no? O sea, y es algo

evidente, te vas a romper tal. O sea, al final como que tenemos que ganarnos ese reconocimiento para decir voy en bici y puedo ir en bici y no va a pasar nada (EG04).

Valoran que en muchos casos la conducción de los hombres ciclistas es agresiva, imprudente y poco respetuosa.

Con respecto a la conducción, sí tengo la sensación de que los hombres son más agresivos, menos respetuosos con la norma. Más irresponsables, probablemente, o temerarios, porque se cuidan menos, me parece (EB01).

Destacan en las tres ciudades a los trabajadores de reparto, mayoritariamente hombres, ya que debido a la velocidad que se les exige en su trabajo generan situaciones de tensión y conflicto.

Los riders (...) que normalmente son hombres, pero es que su conducción es bastante agresiva. Siempre es muy violento, sí (EG04).

Los que peor estoy viendo que funcionan, son más problemáticos, los repartidores, los que van repartiendo comida, van a toda leche, a toda leche. No respetan la mitad de su cacho, porque son estrechos (ED01).

También en este aspecto algunas participantes han compartido reflexiones sobre cómo la mirada androcéntrica se cuela de forma sutil en los entendimientos del uso de la bici. Se sigue considerando que aquellas actitudes y habilidades otorgadas a lo masculino tradicional son más deseables para el ciclismo urbano que las otorgadas a lo femenino. Se valora la alta velocidad por encima del disfrute del paisaje, la temeridad (entendida como seguridad) en la conducción por encima de la prudencia, la destreza por encima de la convivencia y el cuidado, la competencia por encima de colaboración. Estos discursos tienen efectos, ya que pueden desalentar a las personas socializadas como mujeres en la utilización de la calzada o de la propia bici.

El ciclista de licra que va a toda hostia, sobre todo ahora que hay muchos que van con la bici eléctrica, es un poco agresivo, también. De hecho, alguna vez me han llamado, “¡señora, señora, que no sabe andar!”, a ver, pues porque he salido al carril de la derecha. A ver, pero lo que no puedes venir es a 30 [km/h] en el bidegorri, tienes que ir un poco más despacio, tío, córtate un poco, porque (...) o sea, la actitud es como de velocidad, de que yo puedo (EB06).

4.5.3. Prepotencia y paternalismo

En la interacción con otros hombres, tanto ciclistas como no ciclistas, detectan dos actitudes mayoritariamente, una es la prepotencia y otra la condescendencia o paternalismo. La prepotencia tiene que ver con que todavía hoy existe la creencia de que los hombres tienen mayor destreza y potencia para montar en bici que las mujeres, por lo que muchas mujeres ciclistas reciben comentarios que cuestionan sus habilidades y capacidades físicas, generando inseguridad o sensación de torpeza en ellas.

Luego los comentarios machirulos de turno, ¿no? Que tenemos que aguantar, muchas cosas que sabes que si fuesen dos tíos o tres andando en bici no pasaría, pero porque eres tía pasan, pasan muchas cosas, ¿no? Muchos comentarios muy desagradables respecto a cómo andamos, a por qué andamos, a por qué vamos por aquí, entonces eso también es algo, creo que, también a señalar (GB).

En cuanto al paternalismo y la condescendencia, muchas mujeres se encuentran con situaciones en las que se da por hecho que necesitan la ayuda o el apoyo de un hombre, como es el caso de la reparación de bicis. Relatan experiencias en las que han sentido que se daba por hecho que ellas no tendrían competencias mecánicas solo por ser mujeres o que en caso de tenerlas los hombres lo podrán arreglar más rápido y mejor.

A ver, sí mira, el tema de habilidades mecánicas sí que me llama mucho la atención aunque creo que cada vez hay menos, pero es verdad que a mí me ha pasado de que se me haya salido la cadena y se me ha parado un hombre a decirme a ver si quiero que me la ponga (...) Pero además insistiendo que sí, que sí. Que no, gracias, que ya me la pongo yo, insistiendo (ED08).

Pero el paternalismo toma formas mucho más sutiles también que tienen que ver con comentarios de admiración o ánimo hacia las mujeres ciclistas por parte de los hombres. Estos comentarios llevan implícita la idea de que ver a mujeres ciclistas ocupando el espacio urbano todavía hoy no está normalizado por lo que los hombres, desde su posición de poder, se permiten opinar, juzgar o animar, a aquellas mujeres que ellos consideran que están ocupando un espacio que no les corresponde.

Con respecto a los paternalismos y así (...) Me pasa cuando sales de dominguera, que me da la sensación de que los tíos te animan. Igual voy subiendo una cuesta medio desfonda y te animan y yo, ya, pero al de atrás que viene con el maillot todo tal y todo loco, a ese no le ha dicho nada.(...) Me pasa un poquito. No sé, me animan todos

ahora de repente, pero con esa sonrisita de “mira la pringada esta”... Es una sensación. No sé si es real o no, pero me da un poco de rabia (GD01).

4.5.4. Presión estética y violencia sexualizada

Otra cuestión importante que hemos analizado en relación con la violencia sexualizada (acoso verbal o físico de carácter sexual) tiene que ver con la vestimenta apropiada o inapropiada en la bicicleta. La presión con la imagen y la estética sigue siendo mayor para las mujeres que para los hombres, por lo que para muchas mujeres la indumentaria se convierte en una limitación.

Aunque algunas reconocen elegir la ropa por comodidad propia, está muy presente la sensación de sentirse observadas y juzgadas por la mirada masculina. Los cuerpos de las mujeres han sido y son socialmente más observados que los de los hombres, lo que afecta sus comportamientos, percepciones, miedos y vergüenzas.

Por un lado sí que es cierto que cuando voy en bici siempre pienso en si voy a llevar falda, no voy a llevar falda, cómo voy vestida. Porque sé que la gente te mira y tal. Y en ese aspecto sexualizador sí que es algo evidente, ¿no?, sobre todo en verano (...) o que llevas un escote y que sabes que la gente te está mirando, igual no te está diciendo nada pero tú ves miradas lascivas o comentarios al respecto (EG04).

En este sentido, para algunas la bici es un objeto que se sexualiza desde la mirada masculina tradicional, convirtiéndose en un elemento de hipervisibilidad y sobreexposición para las mujeres. La forma en que las mujeres se visten o se arreglan mientras montan en bici, sumado al movimiento corporal que supone la bici, es motivo de comentarios y juicios de carácter sexualizado. Esta visión sexualizadora de la mujer en bici no es algo nuevo, es algo que acompaña el uso de la bici desde sus orígenes. En este sentido de la sobreexposición de la mujer en bici reflexionaba esta ciclista.

Pero sí, yo con la bici voy en falda, tal, y sí que noto que me miran mucho más cuando voy en la bici que igual cuando voy por la calle o voy pintada, ¿no? Y sí, es como... En la bici llama más la atención que vayas pintada o que vayas vestida de mujer, digamos, o de rosa. A veces voy de rosa y noto que la gente me mira más, que me miran más, ¿no? Y por la calle, pues igual vas muy pintada, pero no se te quedan mirando tanto. (...) Y luego, gente de mi entorno que te dicen, “¿y has venido así en bici?” (EB02).

Además, las participantes entienden que a determinadas edades, como son la adolescencia y juventud, tiene más peso la presión estética y por tanto el uso de la bici está más condicionado al tipo de actividad que vayas a realizar y a la imagen que quieras dar.

La estética influye a la hora de coger una bici o no. La ropa que te pones. Entonces, pues igual yo no, porque no soy una tía que me pongo tacones, pero una chavala que se prepara mucho, se va a pensar coger la bici porque le va a resultar incómodo. Entonces, prima más en una época de tu vida la estética que la movilidad. Luego ya de mayor cambia, ¿no? Pero seguramente se lo piensan las chavalas a la hora de coger una bici porque no es compatible con los tacones... Como el casco, ¿qué haces con el casco? Y se me aplasta el pelo y no sé qué, son tonterías pero seguro que una chavala de 17 lo piensa. Estoy segura. Sí, sí. Así que ahí marca más la estética o los roles de belleza que la bici (EG12).

Sin embargo, para muchas el paso de los años juega como factor posibilitador a la hora de elegir la vestimenta con mayor libertad, incluso consideran que no condicionar su ropa al uso de la bici es una forma de resistencia ante el control patriarcal.

Yo soy mucho de vestidos largos y tacones, y me ato el vestido, me hago un nudo y voy con la bicicleta, voy con la ropa normal, no me importa llevar tacones. ¿Cómo vas con tacones? Digo, pero si yo no apoyo talón, si lo que apoyo es la parte de adelante, que más me da. O sea, es que voy como si fuese en playeras, que me da igual. Voy más cómoda que andando, porque en realidad no apoyas el pie (EB09).

Cuando me he vestido de pitimini para ir a una comida de trabajo y he ido en bici, pues igual me río yo misma de mí misma porque parece que hay algo de terrorismo poético por ir así (EG09).

Cuanto más se normaliza el uso de la bici, más se normaliza también la indumentaria de las mujeres que la utilizan. En este sentido, muchas mujeres hacen referencia a cómo durante sus visitas a algunos países de Europa, les ha llamado la atención como está más normalizado que las mujeres vayan en la bici arregladas, con faldas, con tacones, etc., a cualquier edad.

4.5.5. Masculinización de establecimientos ciclistas

Otra cuestión que puede desincentivar el uso de la bici en las mujeres, por los efectos que tiene sobre ellas, es el alto grado de masculinización de los establecimientos ciclistas:

tiendas y talleres. En ese sentido, la percepción mayoritaria es que en los establecimientos casi siempre son hombres, exceptuando algunas mujeres que pueden estar atendiendo al público, pero nunca en los talleres.

No me he encontrado nunca un taller en el que haya mujeres (EG08).

En el taller son chicos y las chicas son las que están (...) en el mostrador. Y no conozco más así, las otras que conozco sólo hay hombres en las tiendas (EB06).

Nunca he visto a una chica en un taller arreglando bicis (ED10).

Muchas mujeres han relatado experiencias en las que han podido sentir cómo los prejuicios y estereotipos de género condicionan la manera en que son atendidas, ya sea para comprarse una bici nueva o para el mantenimiento de la suya propia. Sienten que se da por hecho que como mujeres no van a saber nada acerca de las bicis ni de sus posibles arreglos.

Muchas veces siento que me hacen de menos, que asumen que no tienes ni idea, o te empiezan a hablar en términos que saben que no vas a entender, y no es una experiencia muy agradable, la verdad. Eso, que te toman por tonta (EG06).

Cuesta mucho encontrar una mujer mecánica de bici. Y además te ven llegar con la bici y se creen que eres una tolaína y que no sabes de mecánica.(...) Pero sí ves que el trato es como... de hecho yo ya voy a ver qué me dice, porque igual se cree que no sé nada de mecánica y me la quiere dar doblada. Intento utilizar palabras técnicas y decirle lo que creo que le pasa, con las piezas, nombres de piezas, para que vea que sé. Eso es, intento como sobreactuar un poco (...) Tengo como esa sensación (EB07).

Yo cuando era pequeña iba mucho al taller con mi abuelo. Entonces, cuando, hace unos años fui al taller porque ya el señor se jubiló, fui a otro taller y le dije “no, tengo la rueda pinchada, tengo la cámara pinchada, entonces se me deshincha, como me la vuelvas a hinchar...” y me dijo el tío, “¿pero tú ya sabes hinchar una bici?”. Y claro, yo me quedé como... me quedé tan anonadada que no sabía ni qué responderle. Entonces, me quedé como pensando, hostia, es que esto no se lo diría a mi pareja, no se lo diría a mi hermano, ¿no? Entonces por qué me lo ha dicho a mí (EG04).

Aunque para algunas también es importante mencionar que han visto una evolución en este sentido, ya que en algunas tiendas sí han observado cómo el personal está sensibilizado en no reproducir estos comportamientos machistas.

O ella se compra una bici y va con su pareja masculina. Y el de la tienda le está explicando a ella. A ella. A ella. A ella. Sí, sí, sí. Las tiendas están muy... vamos, lo que yo conozco, ¿eh? Vale. Están muy sensibilizadas (EG07).

Así mismo, las trabajadoras de la cooperativa Eraman (Gasteiz) nos contaron cómo en el sector de la ciclomensajería las empresas están muy masculinizadas, tanto en la ejecución de su trabajo como en la organización interna.

Cuando pienso en masculinización del sector, sobre todo pienso en cómo se construye, ¿no? Como las relaciones de, por ejemplo, qué es lo que se considera rentable, qué es lo que se considera un buen servicio, ¿no? O muchas cosas que se desatienden, como, por ejemplo, yo ahora mismo me doy cuenta de que igual hay situaciones en las que no soy capaz de decir que no, por ejemplo, imagínate, tienes que entregar, o sea, esto me pasó el primer año, voy a entregar un pedido de unas hamburguesas y te marca un polígono en el Gamarra (...) y yo pensando, pero esto es un polígono deshabitado, ¿no? No, pero entrégalo. Y yo pensando, mira, hermano, o sea, igual tú te atreves...(...) Entonces también como, o sea, tanto por cómo se mide lo bien que haces tu trabajo, cómo incluso se naturaliza que según qué personas acepten según qué tipos de trabajo (...) Cómo muchas veces los sujetos masculinos dan por alto, o sea, naturalizan, o sea, como que te preguntan, ¿y qué problema tienes en entrar en un polígono abandonado prácticamente, no? En plan, ¿qué? ¿Hola? Sí, sí, sí, o sea, que yo decir, yo no voy a entrar en esto, ¿sabes? Me produce inseguridad, y ni de coña, y la otra persona preguntándote, pero, ¿por qué no? Y es como, a ver, tío,... (EG11).

También resaltan el trato que reciben las trabajadoras mujeres por parte de los clientes:

Sí, o también la manera de hablar, por ejemplo, a mí se me han llegado a llamar hosteleros o así, en plan diciéndome cosas que tú dices, mira, esto igual a un hombre no se lo estarías diciendo. En plan la manera de referirte, en plan igual a esa persona le llamarías por usted en vez de decirle yo que sé, de todo (...) te empiezan a llamar, yo qué sé, por diferentes mote y tú, bueno, creo que no te hace falta decirme ningún mote, me puedes llamar por usted si quieres o por mi nombre (EG11).

Un trato hacia ellas y unas formas en las que se vislumbra paternalismo, soberbia y la falta de autoridad que se les suele otorgar a las mujeres.

O cuando de repente tienes algún conflicto, por ejemplo, estás intentando tú resolverlo y salta, “bueno, pero ¿dónde está el jefe?”, y tú en plan, a ver, pero qué soy yo (EG11).

Y cuando tenemos que negociar con algún cliente hostelero, que al final, pues sí que hay un, son nuestros clientes, porque es a través de ellos los que conseguimos pedidos y tal, como ahí ya está el ámbito, vamos a decirlo así, más comercial, más de negocios, no nos leen tanto como sujetos legitimados para negociar con ellos, ¿no? En tanto que no entramos en esa lógica de negociar entre hombres, ¿no? (EG11).

4.6. RESPUESTAS DE LAS MUJERES CICLISTAS

4.6.1. Respuestas a vivencias significativas negativas

El hecho de que la violencia tenga efectos en la vida de las mujeres y de que el miedo condicione la vida de las mujeres en el espacio público, no quiere decir que las mujeres sean pasivas ante las experiencias que les toca vivir. Las mujeres siempre responden, tratando de influir para atenuar los efectos, modificar el entorno, prevenir o parar las situaciones de acoso o las vivencias negativas. Sus respuestas siempre tienen la intención de cuidar algo valioso para ellas y de alguna manera modifican el ambiente.

Desde la mirada androcéntrica se entiende que las únicas respuestas válidas son las de abierta confrontación o suponen una solución inmediata, sin embargo, las respuestas de las mujeres muchas veces pueden ser sutiles e imperceptibles, una mirada, un gesto, un pensamiento. Entendemos que todas las respuestas son valiosas en tanto formas de resistencia a la normalización de la violencia.

En ese sentido, ante las situaciones de acoso y violencia relacionadas con el uso de la bici, las mujeres utilizan diferentes estrategias con la intención de cuidar su salud mental, física y emocional: increpar, saludar, lanzar un beso, intentar hacer pedagogía, callarse, discutir, confrontar, seguir su camino, poner cara de asco, utilizar el humor y la ironía, ignorar, denunciar, etc.

Cuando me pitan, o sea, cuando voy por el centro del carril y me pitan, les saludo. Les sonrío y les saludo porque es como, ¡ay, te conozco! ¡Hola! ¿No? Y creo que eso también les genera un poco de... ¿A algún conocido le estarías haciendo esto? ¿No? Y a veces igual me adelantan malamente o me pegan un acelerón y entonces les digo,

bueno, para tu úlcera. Porque si no te cabreas. Entonces yo he desarrollado esa estrategia de, ¡hola! [sonríe]. (...) Pero el dedo [hace la peineta] de vez en cuando también toca sacar (EB02).

Nosotras estamos pensando incluso en hacer un corto, porque tenemos tantas, o sea... Tantas de esas, que si las bicis son eléctricas, que si por qué vamos solas. Bien, van dos tíos y vamos diez [mujeres]. “¿Vais solitas?” O sea, bueno, es, o sea, la lista es... Pero sí que, como herramienta, el humor, y el que, como a nosotras nos pasa tantas veces, eso, generar esas frases, esos gestos de “Aupa majo, agur” o la típica frase, “¡Ay, venga, ánimo, que os falta poco! ¡Jo, qué pena, con lo que me gusta andar en bici!” Bueno, el sarcasmo también ayuda un poquito (GB).

Las respuestas siempre son singulares, ya que tiene que ver con las experiencias, habilidades y saberes de cada persona. También, varían según el momento y el estado mental y emocional de las mujeres. Algunas mujeres nombran una evolución en ese sentido que ha tenido que ver con el paso de los años y la acumulación de experiencias.

Unas veces he intentado ser didáctica y otras he discutido mucho. O sea, cuando me hacen un adelantamiento así muy chungo, les toco el cristal y digo, “Macho (normalmente además), ten cuidado porque es que me puedes matar. No tienes tanta prisa como para adelantarme así”. Y hay gente que en vez de caérsele la cara de vergüenza se enfrenta. Y esto me empezó a generar mucho malestar (EB01).

Pero es que tendrías que estar todo el día discutiendo o mandando a la gente a la mierda, entonces entro al trapo, igual un día estás más zen y bueno, te ríes, otro día igual le sacas el dedo, pero es que todos los días hay alguien que me dice algo por ir en bici (GB).

Reconocen que las posibilidades de responder de una forma más acorde con sus valores y que les haga sentir satisfechas tiene que ver también con el nivel de agresividad del acosador o con el hecho de ir solas o acompañadas.

No sé si tengo una fija, yo creo que depende mucho el día, pero muchas veces me callo y sigo, otras veces decir algo de vuelta, pero la verdad es que no mucho. También depende si me siento segura o no, como para increpar a la persona (EB11).

También yo siento que es diferente cuando vas con amigas o vas en grupo o si vas sola, o sea, también como la fortaleza que sacas como para responder y es algo que

al final, o sea, ya estoy como también yo creo que por ese trabajo pues feminista como intentar no culpabilizarme por no ser capaz de contestar. Pero sí que es verdad que muchas veces he sentido como esa rabia de decir; joder; o sea, ¿por qué no soy capaz de decir nada o como de confrontar? (EG08).

El tema de las denuncias es considerado como una estrategia poco eficaz, ya que en la mayoría de los casos es difícil demostrar la situación de acoso. Además, en muchos casos lo que les gustaría a las mujeres no es que multen o sancionen a los y las conductores, sino que les llamen la atención para que no reproduzcan en otras ocasiones esos comportamientos.

Otro día fui a poner una denuncia. Me quedé con la matrícula porque fue un adelantamiento muy bestia. Y entonces pregunté a la asociación, no sé si es una asociación de ciclistas de Bilbao, me acuerdo, pregunté y me recomendaron denunciar. (...) Yo tampoco quiero... O sea, a mí no me hace falta que le metan a esta persona una multa de 400 euros. Yo creo que quiero que alguien le llame y le diga que así no se puede ir por la vida. (EB01).

Igualmente ante robos, caídas y atropellos dan importancia al hecho de denunciarlo y llamar a la policía, como una estrategia para dar visibilidad al uso de la bici y a las necesidades que tienen las personas ciclistas. Aunque no confían mucho en que esta estrategia sea eficaz, consideran que es necesario hacerlo para que quede el registro y al menos puedan desahogarse.

A mí también me han robado, pero qué vas a hacer, te lo han robado, te lo han robado. ¿Qué vas a hacer? Sí, te da rabia, te enfadas, vas a poner la denuncia que no sirve para nada, y a comprarte otra (GG02).

Accidentes, robos y atropellos, denunciar siempre y llamar siempre a los municipales. A mí me pasó, bueno, yo he tenido dos atropellos, y en el primero el chico se bajó del coche asustado, hicimos un parte y llamamos a los municipales, y cuando vienen los municipales dicen, “¿Por qué me habéis llamado si ya habéis hecho el parte?” Y es como, bueno, para que tú hagas tu trabajo, tu estadística. Y muchas veces cuando tienes una caída o un accidente que igual no te han visto (...) hay que llamar a los municipales porque al día siguiente igual te duele algo que en ese momento no, en caliente no te pasa nada, y siempre quieres salir de la situación rápido, pero luego te vas a casa o te quitas la ropa y dices, hostia, estoy llena de... (...) uno porque hagan

la estadística y dos porque luego los problemas y estos dolores suelen tardar en aparecer (GB).

Por otro lado, valoran muy positivamente que ante las situaciones difíciles, han recibido ayuda o sentido el apoyo de otras personas. Desde miradas cómplices y gestos solidarios por parte de otros u otras ciclistas, peatones o incluso conductores y conductoras, hasta personas que se han parado a ayudarlas ante caídas o accidentes.

O si te caes, cada vez que me he caído en las vías del tranvía, el tranvía venía lejos, pero ya venía igual a 400 metros, pero la gente se agacha, te coge, te ayuda y sales. Bueno pues esas cosas están bien, siempre ves a alguien y “¿Qué tal? ¿Necesitas ayuda? (EG03).

O incluso, como nos cuenta esta mujer, valoran como excepcional lo que debería ser normal si las ciudades fuesen lugares menos hostiles y más respetuosos:

Bueno, cuando la cosa es tan violenta todo el rato, parece que lo que debería ser lo normal es una explosión de júbilo en mi interior. Claro, de repente hay un peatón que te dice, pero que además de lejos te va gritando para que no tengas que frenar, “pasa, pasa, pasa tú”. Y es como un “gracias”, sobre todo si es cuesta arriba. O también con algún vehículo me ha pasado de majísimas, normalmente, me ha pasado con tres o cuatro mujeres, de repente me adelantan super despacito. O sea, un adelantamiento lo que tiene que ser, que es que son excepcionales, esto es muy fuerte. Y entonces es que me dan ganas de hacerle así por detrás, de pasarme y mandarle besos y corazones (EB01).

4.6.2. Apropiaciones de la ciudad

Como venimos diciendo, ha habido un avance importante en el uso urbano de la bici, haciendo que las mujeres se apropien cada vez más del espacio de la ciudad. Esto tiene que ver con un incremento del número de mujeres ciclistas en las ciudades, pero también con un mayor uso del centro de la calzada como espacio propio, así como el aumento de asociaciones y colectivos de mujeres ciclistas que realizan actividades tanto en la ciudad como en espacios naturales y de ocio.

De hecho, es significativo cómo la percepción mayoritaria entre las entrevistadas es de que cada vez hay más mujeres en bici en la ciudad, hasta el punto de que les sorprende la brecha de género existente en todas las ciudades.

No lo sé, fíjate, es que ni me lo había planteado. Yo pensaba que había más mujeres que hombres que andaban en bici (EGe01).

Simplemente, aquí sí te diría que hasta veo más chicas es que no sé, eh... yo creo que está bastante equilibrado. Luego ya por rango de edad ya no sé decirte igual, yo qué sé, igual en chavales es así de 16, 17 [años], igual sí que veo más chicos que chicas, pero en general así gente de mi edad yo creo que está bastante... no lo sé, o hay diferentes usos, yo qué sé, es que sí que veo que las chicas usan bastante la bici en urbano (EB03).

En cuanto a las formas de apropiarse de la ciudad, lo más destacable es cómo para las usuarias de la bicicleta, su uso reduce la sensación de inseguridad, miedo y estar fuera de lugar, que muchas mujeres experimentan en el espacio público, sobre todo en momentos de mayor sensación de peligro, como son la noche o la soledad.

Andando en bici de noche, por las calles me siento segura, versus que, si estuviera caminando, ahí la inseguridad como que sí me atraviesa. Entonces para mí igual es como una protectora (...) La bici me hace sentir super poderosa (...) Sí, por eso, por la sensación de seguridad, como de que si fuese caminando hay mucha inseguridad en general, pero cuando estoy en la bici siento que esa inseguridad desaparece, me da como ese poder de estar tranquila (EB11).

Yo lo que sí creo que la bicicleta es segura, o sea, como vehículo y como estar en la ciudad, una manera de estar en la ciudad, mucho más segura que cualquier otro medio de transporte. O sea, porque tú vas andando por una calle que es oscura, igual pues te acojonas. Pero vas en la bici y pim pam, como veas a alguien así, aceleras. Me parece que para las mujeres te da muchísima más seguridad (EGe01).

En ese sentido, la bici es percibida como una herramienta de seguridad y autodefensa feminista, ya que debido a su mayor velocidad de desplazamiento, otorga una capacidad más alta de reaccionar y liberarse frente a situaciones de acoso. Además, de la tranquilidad que supone poder llegar con la bici hasta la puerta de casa.

Esto obviamente tiene un claro componente de género, ya que las mujeres hemos aprendido, ya sea por experiencias propias o por la fuerza de la violencia simbólica, que en esta cultura patriarcal nuestros cuerpos son violables y violentables y por tanto debemos protegernos, sobre todo en la nocturnidad.

Siempre he dicho lo de que la bici es una herramienta de autodefensa feminista, me parece super necesaria, y creo que tiene mucho que ver con el género (...) Bueno, porque al final creo que la bicicleta da mucha libertad, pero sobre todo yo la asocio mucho a la noche, ¿no? O sea, yo creo que en Gasteiz o en mi entorno mucha gente usa la bici para volver de fiesta o para volver de espacios. Y sobre todo la gente que somos de las periferias pues yo tengo como media hora andando a mi casa, 35 minutos. Y sé que en algunos espacios puede dar miedo la nocturnidad. Y en cambio con la bicicleta te sientes mucho más ágil (EG04).

Por todo esto, las mujeres afirman sentirse mucho más expuestas al acoso mientras caminan por la calle que mientras se desplazan en bici, y no solo durante la noche sino en cualquier momento del día.

El tema del acoso callejero y todo eso es transversal a la movilidad en la ciudad en general, sea a pie o en bici. Diría que quizás en bici es como que te sientes menos expuesta, porque esa rapidez es como que te hace permanecer menos en los espacios (...) Para nosotras la bici, sobre todo a la hora de volver de fiesta o de noche o lo que sea, ha sido una manera de sentirte más segura, porque vas más rápido y como esa sensación de seguridad, si tienes que pasar por algún sitio un poco más oscuro o no más oscuro, simplemente que estás volviendo sola de noche y no te da toda la seguridad del mundo. Y eso es algo que hemos comentado entre nosotras siempre desde adolescentes y que por supuesto no le he escuchado a ningún chico decir. Eso es lo que identifico así como más claro (EG08).

Sin embargo, estos desafíos al miedo que permite la bici no significan que las mujeres no generan rutinas de precaución también en sus trayectos nocturnos en bicicleta, como no ir por determinadas rutas o utilizar las calzadas en lugar de los carriles bici durante la noche ya que el tráfico es más reducido y suelen estar mejor iluminadas y ser más accesibles.

4.7. PROTAGONISMO DE LAS MUJERES CICLISTAS

4.7.1. Referentes de mujeres ciclistas

Como con cualquier otra actividad en la que se ha excluido a las mujeres, contar con referentes de mujeres ciclistas puede resultar inspirador y motivador para que otras se animen a utilizar la bici como transporte urbano.

Cuando preguntamos por mujeres ciclistas que hayan sido referentes para las participantes, muchas afirmaban no tener referentes. Esto se debía a que automáticamente esta pregunta las llevaba a pensar en mujeres famosas y relacionadas con el deporte de competición.

Desde nuestra perspectiva, si bien pueden ser importantes las referentes del mundo deportivo, consideramos que son mucho más relevantes las mujeres que sirven de motivación en el entorno cercano. En ese sentido, las participantes han podido nombrar a muchas mujeres que las han impulsado y acompañado en el uso de la bici desde la infancia hasta la edad adulta. Mujeres tanto de sus ámbitos de amistad, familia, ocio o trabajo.

Y luego otra compañera mía de trabajo. Bueno, pues porque no le frenaba el mal tiempo, por ejemplo, para usar la bicicleta. Y bueno, y R., por ejemplo, que la usa para todo y el tema de los desniveles y tal. Y luego veo que tiene, que está súper en forma, que tiene una vida como súper activa y para mí eso es un referente también, sí, sí (GD).

Para mí fue mi madre porque ella empezó a hacer BTT ya más mayor de lo que de normal empezamos a cogerla ahora y heredé su primera bici (GG01).

En ese mismo sentido, para muchas participantes ha sido significativo también considerarse a ellas mismas como un ejemplo para otras mujeres y para sus hijos e hijas.

A mí me reconforta el ser también un poco referente para mis hijos. Mi hija ahora ya tiene 17 y también se mueve mucho en bici, desde pequeña hemos andado en bici, entonces ella también ahora en su día a día usa la bici para todo, y bueno pues eso también, no sé, me hace sentir bien (GB).

En cada ciudad, hemos conocido grupos de mujeres ciclistas de BTT o carretera. Las mujeres que los han impulsado han sido valoradas como una contribución fundamental para que muchas mujeres se hayan atrevido a usar la bici también en el entorno urbano. También han mencionado a profesoras de talleres de mecánica para grupos no mixtos a los que han asistido y a algunas participantes o activistas de asociaciones en defensa de la bici o de la masa crítica.

Bueno, es un punto importante, todas las mujeres en el grupo damos ejemplo, ¿no? Damos ejemplo, no es tanto hablar, es hacer (EG07).

Las redes sociales también han tenido un papel fundamental para algunas mujeres, ya que en ellas han podido encontrar a otras mujeres y descubrir otras formas de viajar.

Una cuenta de Instagram que se llama Soy Cicloviajera y es una chica que empezó, o sea, también es una aficionada la bici (...) Mueve mogollón de gente, de mujeres (EG01)

También algunas se han interesado por las mujeres pioneras en el uso de la bici.

Luego hay una mujer [Annie Londonderry] que fue una de las primeras mujeres que hizo el primer viaje en bicicleta al mundo, que dio la Vuelta al Mundo en bicicleta. (...) También he leído libros, siempre así mujeres pioneras, investigar un poco de cuándo se empezó (EB07).

Y, por último, algunas encuentran una referencia importante en mujeres de otras ciudades, sobre todo de Europa, con mayor movilidad ciclista.

Claro, es que tú dices, ¿cuál es tu referencia? Y te he dicho como de broma lo del Norte de Europa, pero es que, claro, es que yo he estado en ciudades que digo, “hostia, es que yo quiero esto”. Porque todo el mundo va en la bici, con las criaturas detrás colgando, o las llevan por delante, o van en una bicisetita al lado. Llueve, no pasa nada, porque con una mano llevo el paraguas y con la otra la bicicleta, que esto ya me parece súper heroínas (EB01).

4.7.2. Asociaciones de mujeres

En todas las ciudades han destacado las agrupaciones de mujeres ciclistas (BTT, carretera, cicloturismo) como un incentivo importante para fomentar el uso de la bici entre las mujeres. Varias de las entrevistadas participan o han participado en estas agrupaciones. Conocimos a mujeres de ELLAbikes (Gasteiz), She’s cycling (Gasteiz, ya no funciona), MTB Andreak (Bilbo), Wayra sobre ruedas (Basauri), BTTetas (Donostia), y nos hablaron de Abiankara cycling (Donostia).

En ELLAbikes, ahí me metí porque yo antes me iba en bici por ahí, sobre todo por el Vasco Navarro, un montón de rutas por ahí, pero me iba sola. Y descubrí esto y yo ¡voy a probar!. Y empecé a ir con ellas y guay. Lo que pasa es que hay gente que anda mucho, ¿eh? Y ese grupo es genial, genial. Gente además muy animada para todo.... ¡cultura de la bici! (EG01).

Luego en el grupo de MTB Andreak también intentamos que la que más anda y la que más alto habla no sea la que más manda, ¿no? Intentamos establecer unas bases, decir, bueno, somos horizontales, vamos a rotar tareas, tal... Entonces, creo que ha venido un poco más de que la actividad que estamos haciendo es política, aunque no queramos. A mí, para lo que más me ha servido la bici es para socializar. Mi vida social y la gente que conozco a través de la bici, pues es otra cosa, ¿no? Otra comunicación (EB02).

Los grupos de mujeres en este sentido ponen el foco en dar valor a la colaboración y el cuidado entre mujeres para generar confianza y seguridad a la hora de usar la bici, sin presiones ni juicios. Compartir entre mujeres ayuda a comprender que sus experiencias no son aisladas y que tienen vivencias similares, lo que genera un efecto muy positivo en su aprendizaje y en sus posibilidades de afrontar retos, como puede ser el uso urbano de la bici.

Pero si tú le ofreces espacios seguros, amables, que siga tu ritmo, que aquí no hay que mostrar nada a nadie, que cada una aportamos lo que aportamos. Espacios de crecimiento, de aporte mutuo, yo creo que son muy muy importantes para promover muchas cosas, pero en este caso el uso de la bici y decirle tú eres capaz como cualquiera de usar la bici, de moverte, de arreglar una bici, un freno (GB).

Entre todas nos hemos enseñado, mira, esto se hace así, esto se hace así. Y cuando una lo consigue, pues el orgullo de todas y la alegría de todas de haberlo conseguido es como... hasta se me pone el pie de gallina por esa dinámica y ese... jo, estoy orgullosa de ti. Y ese sentirse bien y decir yo sí que puedo, yo soy capaz (EG07).

Estas asociaciones han surgido en algunos casos por el interés de sus impulsoras en compartir con otras mujeres en espacios no mixtos, ya que en su experiencia los espacios mixtos de ciclismo deportivo no siempre son inclusivos. En ese sentido, han considerado importante generar espacios no mixtos (mujeres y otras disidencias) en los que el aprendizaje del uso de la bici o la adquisición de habilidades mecánicas pudiera hacerse en un entorno de mayor seguridad y en el que las mujeres no se sintieran expuestas a la prepotencia o al paternalismo masculinos.

Generar espacios no mixtos de uso de bicicleta puede animar a mucha gente que tiene muchos miedos o que no le apetece estar en un entorno mixto, entonces yo creo que eso es interesante tanto para hacer un taller de mecánica o para aprender en bici o para técnica de moverse en tráfico o lo que sea. (...) Yo creo que nosotras lo hemos

visto en el grupo de monte y para mucha gente es importante que se siente más segura. Venimos de dónde venimos, hemos mamado los mensajes que hemos mamado como mujeres y entonces pues no te apetece tener un señor que te está diciendo cosas, prefieres tener la tía que te está diciendo cosas, entonces yo creo que hay que apoyar estos espacios o generarlos (GB).

Yo daba charlas y también talleres de mecánica. Y uno era bici de montaña y otro taller era bici de ciudad. Y cosas muy básicas. Y ahí también, pues, otra vez lo importante, que una mujer imparte un curso a otras mujeres. Y sin ni un hombre. No, era solo para mujeres. ¿Por qué? Para que a las chicas o a las mujeres no les diese vergüenza preguntar. Porque somos así. Qué boba soy. Qué tonta soy. Es que no sé cómo se llama esa herramienta. (...) Y claro, ¿quién se atreve a preguntar? ¿No? En un taller solo para mujeres, pues sí que se preguntan esas cosas (EG07).

A través de otra asociación que se llama Wayra Elkarte, de la que también soy cofundadora, hemos montado dos talleres este año, el taller de mecánica de bici y el taller de cicloturismo con alforjas, de ahí salió un grupo que le hemos puesto el nombre “Wayra sobre ruedas” (EB08).

Muchas de estas asociaciones también tienen como objetivo visibilizar que las mujeres también pueden andar en el monte, hacer saltos, ocupar las carreteras y hacer rutas largas, cuestionando los estereotipos y prejuicios.

Nos hicimos precisamente, montamos en bicicleta de montaña, e hicimos, pero nada, somos tres. Bttetas nos llamamos. También queríamos visibilizar un poco que las chicas también andamos en bici de montaña. Pero fue una cosa muy pequeña (...) pero era un poco para eso para visibilizar también que las chicas pueden hacer saltos (ED04).

Entienden que la bicicleta es una herramienta para dar valor a las mujeres, ya que otorga libertad y permite relacionarse con el cuerpo de una forma más amable. Algunas de estas asociaciones colaboran entre ellas y organizan eventos y actividades en conjunto.

En cuanto a la organización de eventos nos han compartido algunas experiencias significativas, como han sido las rutas teatralizadas que han organizado durante varios años en Bilbao la asociación MTB Andreak.

Super bonito. Pues eso era una idea de las Bielas Salvajes, que hacían paseos teatralizados. Y luego había una colaboración de Pikara con un grupo de científicas, el CoLaboratorio de Saberes se llamaba, ¿no? Hicieron unos artículos en Pikara sobre mujeres científicas que su conocimiento científico estaba basado en tareas tradicionalmente de la mujer, ¿no? Pues las combinaciones de puntos de tejer son matemáticas. Había una que había hecho un estudio sobre la tensión superficial del agua basado en pompas de jabón, porque fregaba. Y bueno, pues eso, hicimos una colaboración con las Bielas Salvajes coincidiendo con la fecha y el primer año lo hicimos de mujeres científicas. También en colaboración con Sorkin (...) Y entonces fue super bonito. Porque, claro, no somos actrices, pero dijimos, “venga, va, nos vamos a repartir doce científicas”. Las elegimos. Había un par de colegas también que estaban en un grupo de teatro. Y entonces cada una elegía una científica, se preparaba el guión, se preparaba la ropa. Y luego había otras del grupo y miembros de BizizBizi que nos ayudaron también. Es la única actividad mixta que hemos hecho. Porque nos parecía que era una cosa para repartir. Y había eso, otras personas del grupo que lo que nos hicieron fue de guías. Luego además tuvimos una colaboración muy bonita con [Tantaka TV], que nos grabaron y luego hicieron un montaje super bonito. Y luego, pues eso, un paseo en distintos puntos y un monólogo de cuatro minutos, cada una encarnando a una científica. Y luego, no sé si al año siguiente o al de dos años, hicimos una de mujeres en la industria. Y también, pues eso, una experiencia super chula (...) Que si mujeres artistas, que si deportistas locales, tal (EB02).

En el grupo de discusión de Donostia una mujer compartió el taller realizado por Juntura Cooperativa, una cooperativa de arquitectura, para impulsar una reflexión sobre la movilidad nocturna, en el que se realizó un recorrido no mixto (dirigido a mujeres y personas no binarias) por Donostia en bicicleta, reivindicando el derecho a la ciudad y marcando los puntos críticos con intervenciones artísticas.

Hicimos una marcha nocturna de mujeres, que tenía también un rollo de arte, bueno, para decirlo así, por Altza (...) Sí, la idea era hacer como un recorrido, (...) pero reivindicativo, entonces, era como andar en bici una masa, idealmente, que luego no era tan masa, pero bueno. Y queríamos dejar en ciertos puntos algo visible y duradero. Entonces, previamente habíamos hecho un taller de experiencias y tal, género, noche, bici y tal. Luego, hicimos un taller de grafiti sobre azulejo, o sea, era

como hacer diferentes mosaicos pequeños, como de azulejos 4x4, por ejemplo, y luego era como andar, llegar a un punto con música y ahí pegar el azulejo, mientras dure. Bueno, estuvo guay, pero, al final fue difícil un poco que se apuntará la gente (...) O sea, el rollo de la seguridad nocturna, como lo que te da la bici por la noche, porque era como darle la vuelta, ir como en plan fiesta, como con música a tope y tal,... Eso, reivindicando tu espacio, encima en bici... (GD01).

4.8. COMUNIDAD CICLISTA

4.8.1. Asociaciones ciclistas urbanas

En cada ciudad hay al menos una asociación en defensa de la bici como medio de transporte urbano. Gasteizko Bizikleteroak en Gasteiz, BizizBizi en Bilbao y Kalapie en Donostia. Son asociaciones mixtas que tienen un largo recorrido de organización, propuestas, denuncias y reivindicación de más espacios ciclistas seguros.

Algunas mujeres entran en las asociaciones después de participar en algún taller o curso de formación.

Desde el curso de mecánica. (...) Y, pues, [uno de los profes] me animó, porque es así, de integrar a todo el mundo. Y acabé primero en la Masa [Crítica] y luego en Kalapie. (...) Y he conseguido estar un poco ahí. Bueno, al final te dan tareas y vas haciendo (ED03).

En general, reconocen que participar en estas asociaciones es una manera de conectar malestares personales y tener una visión colectiva del problema y de las posibles soluciones.

BizizBizi para mí fue, pues se me abrió un mundo. Yo reconozco que de repente fue empezar a andar en bici por Bilbao. Bueno, pues conocer a gente que tenía más o menos las mismas inquietudes que yo, no solo con la bici, sino que al final también hay un trasfondo de concepto de ciudad, de ecologismo, de cómo queremos hacer las cosas en las que compartimos mucho. Entonces yo de ahí he sacado amigos y amigas hasta el día de hoy, de mis mejores amigos y amigas son de BizizBizi. La parte social, la parte militante que para mí también es importante en la vida, tener una parte de activismo, el placer, las vacaciones en bicicleta, o sea, es que es... al final, es un mundo. Sí, es todo un modo de vida, digamos (GB).

Las mujeres que participan en estas asociaciones las valoran como espacios inclusivos, como señala esta activista de Bilbo.

Aquí BizizBizi que sí que es un grupo mixto y es muy inclusivo, o sea, yo ahí sí que no he notado ninguna diferencia, ni problemas de liderazgo, o sea, tiene unos valores feministas bastante asentados (EB02).

También las propias asociaciones reconocen cierta brecha de género en la participación y el trabajo interno.

Hay brecha de género. Especialmente en la parte reivindicativa de la asociación. Las mujeres tienden a participar más en las actividades sociales (como cursos, salidas, eventos, etc.) y los hombres se meten más con los temas técnicos (diseño de bidegorris, reivindicaciones, políticas, estudios, notas de prensa, etc.). La brecha tiende a disminuirse y cada vez más mujeres participan en esta parte "técnica" pero la brecha sigue existiendo (Kalapie, comunicación personal, 20 de febrero de 2025).

Estas asociaciones también son muy conscientes de la brecha de género en la movilidad ciclista en las ciudades y parte de su trabajo lleva años poniendo luz en algunas de las consecuencias, como muestra esta respuesta de Gasteizko Bizikleroak.

En cuanto a la brecha de género en la movilidad ciclista, existen algunas evidencias, en concreto en Vitoria en nuestros análisis del comportamiento ciclista que realizamos desde 2012 a 2019, se realizaban a pie de calle y se estimaba el género por el aspecto físico. Con ello comprobamos que en 2019 los hombres utilizan más las bicis (65%) que las mujeres (35%) y que las mujeres prefieren circular por infraestructuras que no comparten con el tráfico motorizado. De hecho en una encuesta que realizamos en 2017, las cifras de mujeres superaban a los hombres en preferencias de calles con carriles bici segregados o con carril bici lateral en calzada y las cifras eran bastantes inferiores a las de los hombres en la posibilidad de compartir espacio con el tráfico motorizado en calles 30 (Gasteizko Bizikleroak, comunicación personal, 14 de febrero de 2025).

Reconocen que las causas son diversas y que el cuidado y la seguridad de las infraestructuras disminuyen esta brecha de género.

Detrás de esto hay un cúmulo de causas sociológicas y culturales pero en nuestra opinión, la brecha es en gran parte fruto de las carencias de infraestructura segura

para moverse en bicicleta. Las mujeres tienden a valorar y ser más conscientes del peligro y la seguridad a la hora de tomar decisiones sobre sus desplazamientos. Prueba de ello es que en las ciudades con una buena infraestructura ciclista el reparto tiende a acercarse al 50-50 (Amsterdam 55% mujeres y Copenhague 49%) . Por el contrario, en las ciudades con menor infraestructura el reparto es más desigual. (Por ejemplo Madrid 30% mujeres) (Kalapie, comunicación personal, 20 de febrero de 2025).

Todas las asociaciones realizan acciones de formación para aprender a montar en bici, manejo seguro en la ciudad y mecánica básica. En los cursos para aprender a montar en bici, la mayoría de participantes son mujeres, migrantes y habitualmente mayores.

Una de las acciones que desarrollábamos una vez al año con bastante éxito y cuyo público objetivo era principalmente mujeres, era enseñar a andar en bici a personas adultas desde cero ya que comprobamos que son muchas las mujeres adultas y/o migrantes, que por distintas razones no aprendieron a andar en bicicleta y que les es muy necesario para acudir a sus trabajos (Gasteizko Biziklteroak, comunicación personal, 14 de febrero de 2025).

Consideran que con este trabajo, y otros relacionados, contribuyen a la reducción de la brecha de género.

En primer lugar, defender que la ciudad tenga una infraestructura ciclista más segura. También realizamos otras acciones/actividades como cursos de aprender a andar en bicicleta. Por diversos motivos suelen ser en mayor número mujeres las personas que no saben andar en bicicleta por lo que ofreciendo un espacio donde poder aprender contribuimos a reducir esta brecha. También procuramos usar un lenguaje inclusivo y poner contenido en página web y redes sociales que fomenten la igualdad (Kalapie, comunicación personal, 20 de febrero de 2025).

Aunque consideran la necesidad de que estas actividades sean realizadas por las administraciones públicas municipales, como apunta una activista de BizizBizi en el grupo de discusión de Bilbo.

En BizizBizi hemos hecho, hasta el año pasado, los de aprender, los de aprender a andar en bici, que hacíamos dos al año, en mayo y en septiembre. Pero, claro, el objetivo, como siempre, es que el servicio público asuma esa tarea. Entonces ya el ayuntamiento ha empezado con estos cursos (GB).

En este sentido y coincidiendo con una de nuestras visitas a Bilbo se inauguraba BiziToki, un espacio municipal englobado en la iniciativa #BiziBilbaoBizikletaz donde organizan cursos de distintos niveles para andar en bicicleta, algunos exclusivamente para mujeres y otros especializados en diversidad funcional.

En el ámbito de la reivindicación social organizan marchas en bici para pedir nuevos bidegorri en lugares que consideran estratégicos para aumentar el número de ciclistas.

Ya hace unos años hemos empezado como colectivo, como organización BizizBizi a pedir que se hagan bidegorri como que son muy lógicos. (...) Bilbotik Itsasora. Bilbotik Galdakaora. Y empezamos a hacer marchas bastante reivindicativas. Una vez al mes. La última semana del mes (EB06).

El enfoque que plantean es el de tener espacios seguros para todas las personas que utilizan modos de movilidad activa y sostenible. Un planteamiento alineado con la propuesta de ciudades 8-80.

Nosotros defendemos la visión 8-80. La idea básica es que una ciudad debería ser apta para personas de todas las edades les resulte atractivo moverse por la ciudad (En bicicleta o a pie). Esto genera también un retorno positivo entre las mujeres. Al ser la infraestructura más segura un mayor número de mujeres se sentirá atraída a moverse en bicicleta y el reparto tenderá a igualarse (Kalapie, comunicación personal, 20 de febrero de 2025).

4.8.2. Cultura de la bicicleta y estructuras comunitarias

4.8.2.1. Restauración y recirculación de bicicletas

La bicicleta es una herramienta para el desplazamiento cotidiano y para el ocio. Cuando por algún motivo la persona dueña de una bici ya no puede o no quiere seguir circulando con ella la puede vender o, lo que nos resulta más interesante aquí, la puede regalar o donar en un acto que crea un tejido social y comunitario con implicaciones emocionales, sociales y ambientales.

Tengo el recuerdo de las bicis que he heredado, de mis tías y así. Y la última que heredé era de mi abuela, que se compró, mi abuela era como un poco, y entonces un momento dado le dio porque quería andar en bici y se compró una bici rosa, tal y

cual. Y durante años tuvo una bici, luego no la utilizó, la usó muy poco y me la regaló (ED07).

Estos actos forman parte de una cultura popular tradicional de reutilizar que dota de un valor extra a los objetos, en este caso las bicis.

A ver, a mí me gusta aprovechar. Mi madre ha sido siempre como muy... Somos de familia humilde y yo he vivido siempre en casa el rollo de reutilizar, de reciclar, pero no como concepto de reciclar sino porque era lo que tocaba. O sea, se rompe algo, te lo tal cual, no sé. O sea, lo tengo como muy arraigado. Y eso pues me parece como una cosa maravillosa porque tampoco gastas y porque me parece que cumple muchas funciones en una. (...) o sea, no soy, no persigo la actualidad, la modernez, nada. O sea, me gusta más que tenga un rollo más de valor así emocional que todo lo demás. Y si encima es como, ¿no?, buscas la historia de la bici o buscas la historia de tal y eso a mí me da como, me gusta más. (...) no sé si austera o humilde, o ¿sabes?, te sirve, para mí era como un valor, ¿no? (...) Sí, le dotaba de más valor (EB04).

Donaciones y restauraciones que muchas veces se organizan para darles un alcance más comunitario y apoyar a personas con menos recursos económicos.

Estuve en Toronto, y me compré una bici de segunda mano. Y cuando me fui, pues hay una cosa que se llama Bicis Sin Fronteras, entonces les pasan las bicis a gente refugiada. Y en Toronto el transporte público es súper caro (ED07).

Más cercano, en Gasteiz esta mujer ciclista y educadora de calle nos compartió una de las actividades del Programa de Educación de Calle relacionado con la movilidad ciclista.

En mi trabajo uno de los ámbitos bastante importantes es el comunitario y el establecer redes con otros agentes vecinales o sociales del barrio y de la ciudad. Y tenemos como una, digamos, flota comunitaria de bicis. Que, bueno, dicho así suena como una cosa super potente y estructurada. Me refiero a tres, cuatro bicis que andan por ahí, ¿no? (...) Que la gente tiene como ese chip en el barrio, ¿no? De si yo me voy a cambiar la bici, pues en vez de venderla en Wallapop o yo qué sé, o despiezarla, pues intentar como darla en espacios que saben en el barrio pues que estamos con gente que pueda necesitarla. Y luego, o sea, desde eso, luego también existe un grupo de Telegram que se llama EmanTaJaso, ¿no? O sea, para dar y recibir en el que puedes pedir cosas y también ofrecer cosas de manera gratuita. Y

ahí a veces también se ofrecen bicis o alguien dice, ¿alguien tiene una bici para...? Y entonces, pues ahí también funciona (EG08).

Realizan formaciones en el espacio BikeStation, del Polideportivo Landazuri, sobre mantenimiento básico de la bicicleta y para poner en condiciones de ciclabilidad las bicis donadas.

Hacemos, pues normalmente una vez al año como unas sesiones de aprender a arreglar bicicletas, en el que vamos con jóvenes y ahí tanto aprenden a arreglar sus propias bicicletas, como pues muchas veces llevamos bicicletas de estas comunitarias que te comentaba, ¿no?, para arreglarlas y que estén disponibles para gente. Y, de hecho, muchos de los jóvenes con los que trabajamos, las bicicletas que tienen son bicicletas que les ha prestado el barrio (EG08).

Por otro lado, conocimos al menos un ejemplo de economía social y circular del cual nos hablaron varias mujeres. Se trata de Bizieskola, una cooperativa de autoempleo que cuenta con un local en Arrigorriaga (que visitamos marzo de 2025) y en abril abrieron otro local en Bilbao. Varias personas migrantes trabajan allí restaurando bicis y poniéndolas a la venta. Además realizan talleres para aprender a montar en bici, circulación por la ciudad y mecánica en diferentes localidades. Como hemos visto que ocurre en la mayoría de los talleres de bicicletas, las personas que trabajan en el taller son hombres.

Las distintas asociaciones ciclistas también han realizado acciones de donación de bicicletas a personas migrantes y/o con pocos recursos económicos o ante catástrofes como la DANA de Valencia. En ocasiones realizan llamamientos a donaciones de personas, pero también tratan de implicar a las instituciones municipales a través de la donación de bicicletas públicas sin uso y bicicletas que han sido retiradas de la vía pública por llevar largo tiempo abandonadas o que hayan sido recuperadas de robos.

4.8.2.2. Bizikleta Askapen Mugimendua (BAM)

En Gasteiz conocimos la iniciativa de liberación de bicis en el espacio público llamada Bizikleta Askapen Mugimendua de la mano de una activista de Bizikleteroak y la Masa Crítica.

Empecé con un hobby que era recoger bicis roñosas de la basura y arreglarlas. Y entonces pues llegó un momento que tenía 7 bicis en casa, que no tenía sitio y lo que hago ahora es que las dono. Hacemos una liberación de bicis, no. Hay un

movimiento de liberación de bicicletas, no sé si lo conoces. (...) A través de Bizikleteroak, o sea, yo realmente me uní a la asociación para hacer ese proyecto a través de la asociación, que me parecía como más... que hacerlo yo por mi cuenta. Y han salido cosas bastante, muy bonitas porque al final desde la asociación hemos contactado con otras asociaciones que hacen eso mismo (EG01).

La idea de la liberación de bicis viene de otras asociaciones y de diferentes encuentros que han realizado entre ellas.

En Tudela, por ejemplo, hay unos [Recicleta] que fueron los que nos dieron la idea de cómo hacerlo, porque yo no sabía muy bien cómo hacerlo. Y luego, sobre todo en la zona de Iparralde. En Donosti creo que también hay gente que lo hace. Hacen un poco lo mismo, cogen bicis de estas que recoge la policía, las que recuperan. Eso, entonces algunas venden, otras las dan a gente que las necesita y así (EG01).

En el encuentro transfronterizo de asociaciones que promueven el uso de la bicicleta urbana de 2023, convocada por las asociaciones Balazta (Irun y Hondarribia), Badoa (Irun) y Recycl'Arte (Hendaya), pudieron intercambiar experiencias y compartir los detalles de cómo se estaba realizando la liberación de bicis en cada territorio.

Entonces lo que hacían era que ponían las bicis con un [código] QR. Entonces tú ibas y escaneabas el QR, rellenas un formulario y te mandan al correo la contraseña del candado de la bici y entonces te llevas la bici. Ah, así a fondo perdido. Y a mí me parece una idea buenísima porque nosotros aquí no estábamos... yo sobre todo, me estaba complicando mucho la vida, de bueno y le ponemos un GPS, y que requieran un este, que se apunten no sé dónde, y tal. Y no, realmente era mucho más fácil de lo que pensaba. Entonces cogimos su idea y ahora lo hacemos así. O sea, yo cojo, por ejemplo, cuatro, cinco bicis, las arreglo, les pongo el QR, las dejo por ahí (EG01).

A partir de ese QR el proceso es diferente en cada lugar. En los encuentros transfronterizos del año 2024 conocieron la experiencia de Txirrind'ola (Baiona).

Y allí hay una chica que tiene, está haciendo lo mismo, lo de liberar bicicletas. Pero no es tan fácil como ir a escanear el QR, sino que tienes que seguir unas pistas, contestar unas preguntas, como que se lo tiene currar más. Y yo creo que la próxima liberación de bicis la voy a hacer así, que no sea tan fácil como llevarte la bici, ya que, no sé, que no sé, que tengas que recorrer la ciudad algo, algo que tengas que hacer algo (EG01).

Las bicis aparecen candadas en el espacio urbano, con un código QR que lleva a un formulario donde, además de las instrucciones para poder llevarse la bici, explican el nombre y la historia de la bici.

Sí, sí, porque la idea es que aunque sea una bici gratis, o sea, lo que no queremos es que la gente coja la bici, digamos, “es un trasto, ahí, como es gratis, pues la dejo por ahí, como si se la roban”, sino que le cojan un poco de cariño. Y entonces una forma de conseguir eso es pues darle una personalidad a la bici. Entonces cada bici tiene su historia. O sea, en el formulario cuando tú vas al QR contamos una historia. O me lo invento, o es la historia real de la bici. Y bueno, “yo me llamo Mariana, mi dueña, pues iba al trabajo todos los días conmigo”. Cosas así, sabes? Para que la gente como que tenga un vínculo con esa bici, la cuide lo que se pueda (EG01).

Los nombres de las bicis suelen hacer referencia a mujeres de profesionales del ciclismo deportivo.

Las bicis que libero tienen nombres, les pongo nombres, pues una bici se llamaba Mariana [Pajón] por ella. Y luego hay que hay una chica también Tania Oyarbide, creo que se apellida [puede referirse a las ciclistas alavesas Tania Calvo o a Lourdes Oyarbide, o a las dos]. Además, creo que es alavesa, que también es como que sobresale. Pues esos nombres, así le hemos puesto a las bicis (EG01).

4.8.2.3. Centros sociales de la bicicleta

Los espacios de los que estamos hablando son estructuras comunitarias creadas en torno a la cultura de la bicicleta que abren un camino de renovación y revitalización para las asociaciones en defensa de la bicicleta más veteranas.

La asociación es que estamos ahí como en un cambio de generación, yo creo. Que la gente que empezó con esta asociación hace no sé cuántos años, vale, muchos, muchísimos años, ¿sí?, es pues, lleva mucho tiempo y ya creo que están un poco quemadas. Y luego están más pensando en el tema como político, entonces no tienen tiempo o, no sé, no les mola meterse allá, cambiar frenos... pero ese es el impuso que yo quiero darle a la asociación, de que entre más gente y hacer como la cultura de la bicicleta, eso es lo que quiero (EG01).

El segundo encuentro transfronterizo de asociaciones que promueven el uso de la bicicleta urbana (2024) se desarrolló a través de un recorrido en bici desde Soustons a

Hendaia. Durante ese recorrido visitaron las sedes de las asociaciones y compartieron experiencias sobre su trabajo. Ahí conocieron varios talleres colaborativos de autorreparación, espacios comunitarios como el comentado de Txirrind'ola.

En Baiona, hay una que se llama Txirrind'ola. Sí, pero eso es un lujo lo que tienen allí. Buah! Ese es mi sueño. Tienen una nave, tienen una nave, no sé cuántos metros cuadrados, 700 metros cuadrados, no sé es enorme, enorme. Además cedida por el Ayuntamiento de Baiona. Y tiene pues eso, una parte todo bicis que reciclan. Pues que les regalan, que recogen de la basura, que recogen del Garbigune. O sea, bicis y piezas así de todo, de todo tipo. Y luego tienen un espacio para que tú te repares tu bici. O sea, auto talleres de auto reparación. Y luego tiene un espacio para tomarte un café, tomarte una cerveza. O sea, es es un lujo, eso es una maravilla. Sí. Me encanta (EG01).

En Donostia, una activista de Kalapie y de la Masa Crítica nos contó que la perspectiva feminista también se tiene en cuenta en este espacio.

Txirrind'ola es que tiene un taller inmenso y tiene de hecho un taller específico solo para chicas, Mekanaska creo que se llama. Entonces se reúnen una vez a la semana o así solo chicas para hacer mecánica (ED03).

Estas estructuras comunitarias, auténticos centros sociales de la bicicleta, son una referencia para seguir dando pasos en la construcción de una cultura de la bicicleta que cambie la forma de movernos, las ciudades, e incluso las relaciones.

Tienen un taller impresionante. (...) Y claro, se te cae la baba. Es otro nivel. Es que tiene un barracón lleno de bicis. Es espectacular. (...) Viendo todo lo que hemos visto en Francia y así de tema reparación de bicis o que las bicis lleguen a más gente o ese tipo de reparación que se hace con, pues eso, en comunidad, pues sí que resulta interesante como alternativa (ED03).

Yo quiero montar una cosa así aquí, pero el problema es el espacio, lo de siempre, el espacio (EG01).

La necesidad de un local con las dimensiones adecuadas provoca que sea difícil acceder a uno, teniendo en cuenta, además, el carácter voluntario de estas asociaciones. La posibilidad de conseguir una cesión de un local municipal tiene sus dificultades y el desembolso económico de un alquiler a precio de mercado casi que imposibilita su acceso.

De todos modos, los proyectos están gestándose y estas mujeres se imaginan organizando y participando en ellos a futuro.

En Kalapie quieren ahora conseguir un local y empezar con cuestiones de arreglo de bicis y que participe un poco en la comunidad. Que cualquiera pueda ir y estar un rato arreglando bicis que se van a destinar a x, pero que estés tú arreglando. Entonces también sí me gustaría un poco aprender para ser un referente. Porque los profes van a ser todos chicos, o sea, los que estén arreglando van a ser ellos. Entonces yo también quiero meterme un poco la patita y ver que hay presencia de chicas también en lo que es la parte mecánica (ED03).

Y no solo mecánica de bicis, porque estos talleres de autorreparación comunitarios también son espacios que promueven la reutilización de todos los elementos de la bici.

Si conseguimos tener un local y yo consigo hacer algo con las cámaras de bici tipo bolsa o así, pues ¿por qué no proponer un taller de elaboración de bolsas para la bici? Que no tienen por qué ser tampoco para bici (...) vale, pues con los materiales de residuo de talleres de bici o relacionados con la bici, ¿qué otro tipo de usos le podemos dar? (ED03).

4.8.3. Masa Crítica

La Masa Crítica es una convocatoria mensual a nivel internacional, que busca reivindicar el uso de la bicicleta como medio de transporte en los espacios urbanos. Su origen se sitúa en San Francisco (EEUU) en 1992. Está organizada por una asamblea que dispone mínimamente los cuidados frente al tráfico (cortes de vías, mantener el grupo unido), la música, etc. Suele tener un punto de inicio y un recorrido aleatorio por las calzadas de la ciudad circulando como un pelotón y tratando de evitar los enfrentamientos con los conductores y conductoras de vehículos motorizados. Es una convocatoria abierta a la participación de todas las personas ciclistas. El lema principal es “usa la bici todos los días, celébralo una vez al mes”.

Actualmente existen convocatorias mensuales en Donostia y Gasteiz, ya que la de Bilbao se dejó de convocar hace dos años. En Bilbao han continuado con la convocatoria mensual de marchas para pedir carriles bicis que conecten la ciudad con pueblos cercanos (Bilbotik Itsasora, Bilbotik Galdakaora). Una activista de BizizBizi recuerda cómo en 2011,

Había una Masa Crítica súper bonita en Bilbao. Juntábamos mogollón, de hecho, íbamos a barrios, igual nos juntábamos con... Con asociaciones ciclistas de barrios, aunque serían ciclistas de licra que le decimos nosotros. (...) Y en aquella época de Bilbo sí que había un sentimiento ahí de Masa Crítica. Hacíamos en fiestas de Bilbo, salíamos disfrazados en la última del año, ahí como de Nochevieja, en carnavales (EB06).

Es entonces cuando se organizó la Kritikona Bilbao 2011, un encuentro de las Masas Críticas a nivel internacional que en esta ocasión congregó a unas 2.500 personas pedaleando por las calles de Bilbao. Esta activista comparte también otras conexiones internacionales de la Masa Crítica a partir de la pegatina que tiene en us bici de la Ciemmona, la Masa Crítica Interplanetaria.

Es una Masa Crítica espectacular. Se juntan como 5.000 personas. Y es en Italia, en origen en Roma. Fue la primera que se hizo a nivel de Europa. (...) Sí. Y tengo mucha afición a ir ahí. Y ahora se va haciendo... este año, por ejemplo, va a ser en Génova. Pero se va cambiando. No siempre, ahora no siempre es en Roma. (...) Y es como la primera de Europa y va muchísima gente. Muy divertida, muy italiana (EB06).

En Bilbao, los últimos años la participación en la Masa Crítica fue decayendo. En un momento dado, cambiaron la convocatoria del viernes al jueves, viendo el nivel de violencia motorizada que se vivía la tarde de los viernes. Pero no se pudo mantener.

Pues eso hace dos años que han muerto. (...) Una pena. (...) Es que mes tras mes, días así [con mucha lluvia y viento], en invierno se moría. Luego se juntaba gente, en navidades hacíamos algo un poco especial, en carnavales, cuando era de disfrazarse se movía mucho y era muy divertido. Pero luego el invierno es durísimo y en verano... (...) Pues bueno, pues ha muerto (EB02).

Lo que sí se ha mantenido en Bilbo es la convocatoria de marchas reivindicando bidegorris concretos una vez al mes. En junio se ha realizado la trigésimo novena marcha Bilbotik Galdakao.

La marcha de Bilbao al Mar se empezó a hacer en 2014 y se terminó en 2021 porque se aprobó el proyecto del bidegorri que todavía no se ha completado. De Bilbao a Guetxo, que son 12 kilómetros. Entonces luego eso, desde 2021 se está haciendo... Bueno, se hizo un par de meses hasta Barakaldo, que ya está el bidegorri, y cuando se aprobó este de Barakaldo se ha trasladado a Galdakao. Entonces ahora ya hay

una marcha que se hace todos los meses. (...) La idea de las marchas estas es conectar a Bilbao con los pueblos que están muy cerca y que necesitamos una conexión en bici (EB02).

En Gasteiz participamos en la convocatoria del viernes 29 de noviembre de 2024. La cita era a las 20:00 en la Pérgola de Sancho el Sabio. Durante la Masa Crítica, un pelotón compuesto por 9 personas (7 hombres y 2 mujeres) y nosotras tres (las dos investigadoras y nuestro hijo) recorrimos la ciudad haciendo uso de la calzada y reflexionando sobre el hecho de que pedalear juntas ayuda a moverse con más soltura y decisión por la ciudad. Esto dio pie a conversaciones sobre el estado del ciclismo urbano en Gasteiz, las infraestructuras, la participación... Una de las participantes resaltaba la importancia de la Masa Crítica en varios aspectos.

Hay que reivindicar que hay que moverse en bici, que el coche ya es algo ya del pasado, vamos. Y luego también pues es una manera de ver a compas que si no no ves tampoco mucho, ¿sabes? Es una manera de ir, de hablar con gente también nueva, que se anima. Porque mientras vas andando pues vas hablando. Es una manera de socializar también (EGe01).

Los cuidados de la Masa fueron más o menos compartidos. La cabecera compuesta de forma continua por uno o dos hombres fijos marcaba el ritmo y la dirección. En un momento se descolgó una parte de la Masa y una mujer retrocedió para buscarlos y unirlos de nuevo, recordando la importancia de mantener el grupo unido. La Masa Crítica se descubre así como la construcción de una comunidad en movimiento. Al mismo tiempo que se ocupa el espacio urbano, un espacio colonizado por los coches, se crea un ambiente interno que acoge a las personas participantes.

En Donostia participamos en la Masa Crítica del 4 de abril de 2025, convocada a las 19:00 en Tabakalera. Salimos unas treinta personas en bici, de las que alrededor de un tercio eran mujeres. Participamos dos familias con nuestras criaturas en silla y otra familia con la hija en su bici propia. Durante el trayecto hubo dos conflictos, uno con un motorista que trató de atravesar la Masa y otro con un peatón en un paso de peatones semaforizado, dando pie a una reflexión entre algunas personas del grupo sobre la importancia de los cuidados y la visibilidad de la Masa.

En el grupo de discusión de Donostia preguntaron ¿qué es la Masa Crítica? Así lo explicó una de las participantes.

Bueno, es un movimiento que está a nivel mundial, yo entiendo, que se celebra una vez al mes y es para reivindicar el uso de la bicicleta en entornos urbanos. No tenemos mucho punch aquí en Donosti, pero bueno. Es el primer viernes de cada mes, en Tabakalera, y nos damos una vuelta invadiendo la calzada, con música, bastante festivo. Las últimas dos convocatorias fuimos sobre 30. Las anteriores no, que llovía. Es el primer viernes de cada mes y salimos a las 7 desde Tabakalera. Bueno, pues animaos, a ver, también buscamos perfiles de gente diferente. (...) ¡Y al final hacemos cuchipandi! (GD).

La convocatoria de la Masa Crítica reivindica el uso de la bici en la ciudad y también es un modo divertido de mostrar el placer de montar en bici en grupo y construir comunidad desde las pasiones alegres.

¿Reivindicar la bici? Sí, pero es también muy lúdico. Algo bastante lúdico. Sabemos que es político también. Tampoco me parece la Masa excesivamente política (...) Y está bien que sea así también (ED10).

Las bicis se decoran y se transforman en dispositivos comunicativos. Hay muchos colores, luces, reflectantes, timbres y música en una o varias bicicletas. Como ejemplo, el de esta activista de Gasteiz, que lleva una bici antigua que ha restaurado ella misma. La bici tiene dos largas tiras led en el cuadro y un letrero luminoso en el que se lee “Masa Kritika”. Porta en la parrilla dos alforjas y un equipo de audio de coche reutilizado.

Tiene una historia, que no sé si será cierto o me contaron una milonga, pero se la ganó una señora en un concurso de televisión de estos de EITB. Y se la ganó y no, nunca la usó. La guardó en el trastero y era la abuela de una chica que yo conocía y decía, bueno, “¿qué hacemos con estas bicis, las tiramos?”... O sea, desde 1980 (...) Entonces las ruedas estaban todas podridas y tal. Y nada, hablando se enteró de que yo hacía eso [restaurar bicis]. “Ah, pues tengo unas bicis te las doy”. Yo, ¡claro que sí! Y por eso esa bici es única, yo creo, porque creo que era para ese programa en televisión que no sé cómo se llama (...) ¡Es la de las Masas Críticas! (EG01).

Es también un espacio en el que desafiar el desarrollo de las propias habilidades en bicicleta para ponerlas al servicio del cuidado colectivo.

Sí, intentamos taponar. Yo eso lo tengo que entrenar. (...) O sea, mi confianza en bicicleta es limitada. Hay gente con más confianza, pues nada, que es capaz de ir

pa'lante, pa'atrás... Claro, para taponar y eso, pues es útil que sepas moverte. A mí me cuesta, entonces pues igual tengo que aprender (ED03).

Aunque tiene ciertas limitaciones, por ejemplo, relacionadas con la edad como señala esta activista de 77 años.

Sí, he participado en una, si, se siguen haciendo, pero me dio miedo porque, a ver, jolín, es que son gente joven yo no puedo ir muy pegada a otro, a otro, que están todos pegados (...) Y luego se terminaban allá en el antiguo a tomarse unas cañas y digo yo qué [hago] aquí con la gente joven. Ya me iba a mi casa, ya había hecho lo que quería, y ya está. Pero sí, cantar, y silbar, y va, va, va (ED01).

También compartimos la experiencia de esta ciclista de Donostia madre de dos hijos, dado que sentimos que la participación con niñas y niños pequeños se hace difícil a las horas en que están convocadas las Masas Críticas.

Justo están... desde que tengo hijos y justo siempre es a la hora de la que suelo a bañar, cenar y dormir (ED04).

5. CONCLUSIONES

Tras nuestra investigación, podemos concluir que existe una brecha de género en el uso de la bicicleta en las capitales vascas, motivada principalmente por la deficiente infraestructura ciclista, la desigual socialización de género y los prejuicios y estereotipos que siguen acompañando al uso de la bici desde la mirada androcéntrica, así como por las experiencias de acoso y violencia que viven las mujeres en el entorno urbano.

A pesar de dicha brecha, en nuestra investigación nos hemos encontrado con que en un primer momento muchas de las mujeres participantes no consideraban que la diferente socialización de género tuviera una influencia significativa en el uso de la bici como transporte urbano. De hecho, para algunas ha sido llamativo el hecho de que nuestra investigación no incluyese a personas socializadas como hombres. Sin embargo, ha sido relevante cómo a medida que avanzaba la conversación algunas de estas mujeres han ido descubriendo y nombrando situaciones, experiencias o reflexiones condicionadas al hecho de ser leídas como mujeres, esto las han ayudado a resignificar esa primera percepción, entendiendo la dimensión feminista de nuestra investigación.

5.1. FACILITADORES PARA EL USO DE LA BICI EN EL ENTORNO URBANO

- La mayoría de participantes aprendieron en la infancia a montar en bicicleta, este hecho nos habla de un importante cambio social en cuanto a los roles de género. En épocas históricas recientes, las posibilidades de aprendizaje y adquisición de una bici en la infancia por parte de las mujeres estaban totalmente condicionadas a los prejuicios y estereotipos que circulaban, haciendo que su uso fuese más reducido y aislado. En ese sentido, el uso de la bici desde la niñez tiene efectos positivos para las mujeres, tanto en las formas en que perciben y entienden el ciclismo, como en la seguridad y confianza en sus propias habilidades y capacidades.
- Las principales motivaciones que relatan las mujeres que eligen la bicicleta como transporte urbano son de carácter personal y tienen que ver con la practicidad, eficiencia, economía, comodidad, autonomía, independencia y rapidez, en comparación con el transporte público o el coche, al no depender de horarios establecidos, ser un transporte puerta a puerta y tener una mayor facilidad de aparcamiento.

- Además, la bici no es un simple medio de transporte, son los cuerpos de las mujeres los que producen el movimiento por lo que su uso se relaciona con un mayor bienestar físico, emocional y mental. Las mujeres relatan experimentar sensaciones como libertad, relajación, disfrute del paisaje, placer, energía o desahogo. En ese aspecto, la bici otorga la posibilidad de relacionarse con el espacio urbano de una forma más saludable y armónica.
- En cuanto a motivaciones relacionadas con los principios vitales o valores éticos de las mujeres, la principal es la ecología, la contribución del uso de la bici al decrecimiento o disminución de la huella de carbono, como una forma de plantarle cara a la excesiva cultura del coche. La bici contribuye para las mujeres a crear otros modelos de ciudades más amables y sostenibles.
- A pesar de la brecha de género existente en las tres ciudades investigadas, cada vez más mujeres utilizan la bici como medio de transporte urbano para desplazarse en todas las esferas de la vida cotidiana: reproductiva, productiva, personal y comunitaria. Aunque estos desplazamientos se encuentren mediados por el género y la brecha de tiempo y de cuidados todavía existente en nuestra sociedad.
- Entre los principales elementos facilitadores para incrementar el número de mujeres ciclistas en las ciudades destaca la necesidad de implementar vías ciclistas segregadas y seguras. Aunque consideramos que el mero hecho de modificar y mejorar las infraestructuras no es garantía suficiente de que la brecha de género se vaya a romper, es necesario que también se produzcan cambios sociales, educativos y culturales que resignifiquen el uso de la bici desde una mirada feminista.
- Donde existe servicio público de bicicletas (Bilbo y Donostia), se reconoce la influencia positiva en el aumento de personas ciclistas en la ciudad. Las mujeres participantes también consideran que disponer de bicis públicas es un buen complemento a las bicis propias y colabora en que puedan usar la bici en más circunstancias y trayectos.

5.2. ESTRATEGIAS DE AUTOCUIDADO EN EL USO DE LA BICI

- Las mujeres van adquiriendo y desarrollando múltiples y diversas estrategias, habilidades y rutinas para sentirse seguras mientras circulan en bici por la ciudad. Estas estrategias son una forma de cuidarse a ellas mismas, a las demás personas y al

entorno, ante los riesgos y peligros que supone compartir el espacio con el tráfico motorizado (ciclocarriles, cruces, semáforos...). No todas las mujeres comparten las mismas estrategias, en algunos casos son similares y en otros son de carácter personal. Por ejemplo, algunas mujeres adaptan sus horarios o trayectos en relación a la densidad del tráfico motorizado. Otras optan por tener una conducción respetuosa y precavida, con una velocidad más reducida y prudente. Y otras cuidan mucho su visibilidad utilizando para ello elementos como luces, reflectantes, ropa de colores llamativos, etc.

- El tema del casco en la ciudad sigue generando controversia y opiniones encontradas, desde las que comentan que las urgencias hospitalarias se encuentran con muchos traumatismos craneoencefálicos por no llevar casco, hasta las que ponen en duda que el uso del casco aumente la seguridad de las ciclistas o, en cambio, juegue en su contra, ya que dudan de si utilizarlo puede provocar que los y las conductores de vehículos tengan menos cuidado con la persona que lo lleva, por ejemplo, disminuyendo la distancia de seguridad o no reduciendo la velocidad en los adelantamientos.
- Algo que nos ha llamado especialmente la atención es que en relación a las normas de tráfico, tanto si se respetan como si no, el objetivo de las mujeres siempre es la seguridad. Aunque muchas mujeres valoran que cumplir las normas contribuye a una mejor convivencia entre los y las conductores, personas peatonas y ciclistas. En muchas situaciones reconocen no respetar las normas ya que al evaluar cada situación toman decisiones enfocadas en minimizar el riesgo o la tensión, como puede ser el hecho de no respetar los semáforos en condiciones de seguridad, para evitar el posterior hostigamiento de los vehículos motorizados.

5.3. BARRERAS Y DESAFÍOS EN LA MOVILIDAD CICLISTA

- Las mujeres consideran que las actuales políticas y normativas de tráfico no están diseñadas para realizar una transformación profunda que favorezca los modos de desplazamiento sostenibles, como es la bicicleta. Destacan las limitaciones relacionadas con las infraestructuras y políticas públicas como la falta de vías ciclistas adecuadas, la falta de aparcamientos o las dificultades en la intermodalidad.
- Desde la perspectiva de las mujeres ciclistas que han participado en el estudio el diseño de la infraestructura ciclista no tiene una correcta planificación. Por lo que el

resultado son carriles bici discontinuos, mal ubicados, con giros peligrosos y falta de mantenimiento. Sin embargo, a pesar de que las ciudades no cuentan con una red de carriles bici satisfactoria, nuestro estudio constata que donde existen carriles bici, estos son la primera opción de desplazamiento para las mujeres.

- En este sentido, una reflexión importante para nuestra investigación tiene que ver con cómo la desigual socialización de género afecta el uso que se hace de las vías. En general, el uso de la calzada compartida con tráfico motorizado es más reducido por parte de las mujeres por miedo y precaución y prefieren utilizar las aceras aún a riesgo de ser multadas o tener conflictos con personas peatonas. Esto tiene que ver tanto con la hostilidad del tráfico y el riesgo asociado, como con la inseguridad en las propias capacidades y la mayor percepción del riesgo en que las mujeres han sido socializadas.
- Sin embargo, algunas mujeres ocupan la calzada cotidianamente ya sea porque no les da miedo, no disponen de itinerarios protegidos y eficaces, o porque tienen la convicción de que el espacio de la calzada ya es una infraestructura de la que las ciclistas urbanas deben apropiarse en condiciones de seguridad.
- En ese sentido, consideramos que es importante que las mujeres puedan ocupar la calzada como algo propio y no como un espacio que no les corresponde. En nuestro estudio hemos podido comprobar cómo todavía hoy muchas mujeres se sitúan en el lado derecho del carril cuando hacen uso de la calzada, ya que este espacio les otorga una mayor sensación de seguridad y consideran que es una forma de no molestar al tráfico. Sin embargo, todos los colectivos ciclistas, e incluso desde hace un tiempo la DGT, recomiendan circular por el centro del carril posibilitando así que los automóviles realicen los adelantamientos desplazándose de carril y manteniendo la distancia de seguridad mínima de 1,5m. Esto, para muchas mujeres supone un proceso en el que ir ganando confianza y sentirse legitimadas para ocupar el espacio urbano, en este caso, el centro del carril.
- En cuanto a la falta de aparcamientos, a pesar del aumento en las tres ciudades, se siguen considerando escasos en determinados lugares, normalmente los que tienen mayor afluencia de población como: centros urbanos, centros educativos, centros de formación y universidades; servicios públicos como bibliotecas, centros cívicos, casas de cultura, hospitales y centros de salud; espacios de ocio como estadios y

polideportivos; espacios de cuidados como parques infantiles; en calles y zonas comerciales; y junto a estaciones de transporte público.

- Además, es fundamental que tanto los aparcamientos abiertos como los cerrados tengan unas características básicas para resultar seguros para las bicicletas y para las mujeres. El urbanismo feminista señala las condiciones que deben tener este tipo de infraestructuras para ser percibidas como seguras por las mujeres en las distintas horas del día, como son la accesibilidad, cercanía, iluminación y visibilidad. Estos aparcamientos facilitan los desplazamientos puerta a puerta y también aportan una solución más o menos eficiente al problema del almacenaje de las bicicletas, ya que muchos edificios de viviendas no tienen espacios accesibles y específicamente dedicados para ello.
- Muchas de las mujeres participantes han transmitido su preocupación por el aumento de los robos y las consecuencias de los daños provocados en las bicicletas como una limitación importante. En fiestas, fines de semana, en zonas de ocio o de tránsito hacia ellas, muchas veces la mezcla de alcohol y agresividad machista deja las bicis desprovistas de sillines, timbres, luces, etc. En este sentido, para evitar robos las mujeres adaptan algunas medidas de seguridad, como la adquisición de buenos candados antirrobo, el bicirregistro o incluso el uso de dispositivos de rastreo de bicicletas como AirTag o GPS.
- Hemos podido analizar cómo las participantes son conscientes de las limitaciones que existen para hacer uso de la intermodalidad con la bicicleta en sus ciudades. Especialmente se exponen las restricciones en el transporte interurbano (trenes y autobuses), pero también dentro de la ciudad. Desde ahí, plantean la necesidad de una intermodalidad accesible con mayor disponibilidad para ampliar el radio de acción de movilidad ciclista (acceso a autobuses, vagones para bicis en trenes y metro). Así mismo, se considera necesario que esto vaya acompañado de aparcabicis abiertos y aparcabicis seguros en las estaciones de transporte público y cerca de las paradas intermedias, así como de parkings disuasorios para coches en las periferias con conexiones al transporte público, estaciones de bici pública y aparcabicis seguros.
- Las críticas de las usuarias de los servicios de bici pública se refieren normalmente a la localización, el número de estaciones y de bicicletas disponibles, así como a la baja calidad del mantenimiento y el estado de las bicicletas eléctricas.

- Otra limitación que hemos podido observar en nuestras conversaciones tiene que ver con la falta de conocimientos y habilidades de mecánica de bicicleta. Los conocimientos más extendidos entre las participantes son de mantenimiento básico de la bici, siendo las mujeres que participan en grupos ciclistas quienes tienen conocimientos más especializados. En ese sentido, consideramos que la desigual socialización de género hace que muchas mujeres sientan que no tienen habilidades o capacidades para las competencias técnicas, o que no muestren interés ya que desde niñas se las ha excluido de estos aprendizajes. A pesar de que, como reconocen muchas de las entrevistadas, la adquisición de estos conocimientos aporte autonomía y seguridad en los recorridos. Además, nos ha llamado la atención cómo en algunos casos, aunque tengan conocimientos de mecánica, su percepción es que no tienen suficientes conocimientos ni destreza. La socialización como mujer, todavía hoy, está impregnada de una lógica del desprestigio y la minusvaloración, que lleva a que las mujeres internalicen la idea de que sus capacidades, habilidades y competencias son poco valiosas o insuficientes.
- Unido a lo anterior, en nuestra investigación ha quedado patente como los establecimientos ciclistas: talleres y tiendas, así como las empresas de ciclomensajería, están claramente masculinizados, ya que la participación de las mujeres es minoritaria. Sin embargo, como reacción a esto, también hemos podido conocer cómo desde hace años se vienen desarrollando espacios no mixtos, alejados de las masculinidades tradicionales, en los que se organizan cursos, talleres de mecánica o salidas ciclistas, con la intención de generar espacios de seguridad para las personas leídas como mujeres y otras disidencias.

5.4. EXPERIENCIAS DE VIOLENCIA EN EL USO URBANO DE LA BICI

- La gran mayoría de mujeres participantes reconocen haber vivido experiencias de violencia motorizada o conflictos de convivencia cotidianamente en el contexto urbano. Fundamentalmente relacionadas con conductores y conductoras de vehículos motorizados (coches, taxis, autobuses, motos) aunque también en menor medida con viandantes, patinetes eléctricos y otros ciclistas.
- Algo significativo para nuestra investigación es cómo en la mayoría de los casos no relacionan el acoso vial directamente con el hecho de ser mujeres sino con ser

usuarias de bici. Desde nuestra perspectiva, las interacciones violentas que viven las mujeres están mediadas por el género y otras intersecciones, nunca son neutrales, aunque en muchas ocasiones las diferencias sean cuestiones sutiles e imperceptibles, como pueden ser el tipo de miradas, los gestos o las referencias al cuerpo. Algunas de las mujeres participantes reconocían este hecho, nombrando cómo ser leídas como mujeres ha contribuido en la violencia recibida, ya sea por el tipo de insultos, la sexualización y objetualización de sus cuerpos o por el nivel de agresividad de la interacción.

- En la actualidad, la bici no solo sigue siendo un objeto generizado, ya que siguen existiendo bicis de niñas y de niños, mujeres y hombres (en relación al color o los accesorios), sino que además se ha convertido en un objeto masculinizado. En este aspecto hemos podido reflexionar con las participantes sobre cómo la mirada androcéntrica se cuela de forma sutil en los entendimientos sociales del uso de la bici. Se sigue considerando que aquellas actitudes y habilidades otorgadas a lo masculino tradicional son más deseables para el ciclismo urbano que las otorgadas a lo femenino. Se valora la alta velocidad por encima del disfrute del paisaje, la temeridad y agresividad (entendida como seguridad) en la conducción por encima de la prudencia, la destreza técnica por encima de la convivencia y el cuidado, la competencia por encima de colaboración. Estos discursos tienen efectos, ya que pueden desalentar a las personas socializadas como mujeres en la utilización de la bici, al hacerlas sentir que el espacio de la bici es un lugar que no les corresponde, al que no pertenecen.
- Otra cuestión importante que hemos analizado en relación con la violencia sexualizada (acoso verbal o físico de carácter sexual) tiene que ver con la vestimenta apropiada o inapropiada en la bicicleta. La presión con la imagen y la estética sigue siendo mayor para las mujeres que para los hombres, por lo que para muchas mujeres la indumentaria se convierte en una limitación. Aunque algunas reconocen elegir la ropa por comodidad propia, está muy presente la sensación de sentirse observadas y juzgadas por la mirada masculina. Los cuerpos de las mujeres han sido y son socialmente más observados que los de los hombres, lo que afecta sus comportamientos, percepciones, miedos y vergüenzas.
- Algo que nos ha resultado muy interesante en los relatos de las mujeres es su análisis en cuanto a la interacción con otros hombres, tanto ciclistas como no ciclistas, donde

en ocasiones detectan dos actitudes mayoritariamente, una es la prepotencia y otra la condescendencia o paternalismo. La prepotencia tiene que ver con que todavía hoy existe la creencia de que los hombres tienen mayor destreza y potencia para montar en bici que las mujeres, por lo que muchas mujeres ciclistas reciben comentarios que cuestionan sus habilidades y capacidades físicas, generando inseguridad o sensación de torpeza en ellas. Y en cuanto a la condescendencia, hemos podido conocer desde situaciones en que se da por hecho que necesitan ayuda de un hombre, como en todo lo relacionado con la mecánica, como experiencias en que el paternalismo toma formas más sofisticadas y sutiles a través de comentarios de admiración o ánimo. Estos comentarios llevan implícita la idea de que ver a mujeres ciclistas ocupando el espacio urbano todavía hoy no está normalizado por lo que los hombres, desde su posición de poder, se permiten opinar, juzgar o animar, a aquellas mujeres que ellos consideran que están ocupando un espacio ajeno.

5.5. RESPUESTAS A LA VIOLENCIA Y APROPIACIONES DE LA CIUDAD

- Como venimos diciendo, ha habido un avance importante en el uso urbano de la bici, haciendo que las mujeres se apropien cada vez más del espacio de la ciudad. Esto tiene que ver con un incremento del número de mujeres ciclistas en las ciudades, pero también con un mayor uso del centro de la calzada como espacio propio, así como el aumento de asociaciones y colectivos de mujeres ciclistas que realizan actividades tanto en la ciudad como en espacios naturales y de ocio. De hecho, nos ha resultado significativo cómo la percepción mayoritaria entre las entrevistadas es de que cada vez hay más mujeres en bici en la ciudad, hasta el punto de que les sorprendía la brecha de género existente en sus ciudades.
- En cuanto a las respuestas de las mujeres ante las situaciones vividas, consideramos que es fundamental tener presente que el hecho de que la violencia tenga efectos en la vida de las mujeres y de que el miedo condicione el uso que hacen del espacio público, no quiere decir que las mujeres sean pasivas ante las experiencias que les toca vivir. Las mujeres siempre responden, tratando de influir para atenuar los efectos, modificar el entorno, prevenir o parar las situaciones de acoso o las vivencias negativas. Sus respuestas siempre tienen la intención de cuidar algo valioso para ellas y de alguna manera modifican el ambiente. Todas las respuestas son valiosas en tanto

formas de resistencia a la normalización de la violencia. En este sentido, las mujeres han podido compartirnos cómo ante las situaciones de acoso y violencia relacionadas con el uso de la bici, utilizan diferentes estrategias con la intención de cuidar su salud mental, física y emocional: increpar, saludar, lanzar un beso, intentar hacer pedagogía, callarse, discutir, confrontar, seguir su camino, poner cara de asco, utilizar el humor y la ironía, ignorar, denunciar, etc.

- Estas respuestas son singulares y variadas según el momento y el estado emocional y mental de las mujeres. Algo que nos ha parecido significativo es cómo las mujeres reconocen que poder responder de formas más acordes con sus valores tiene que ver con el nivel de agresividad del acosador o con el hecho de ir solas o acompañadas, sintiéndose más satisfechas de sus respuestas cuando van acompañadas.
- El tema de las denuncias ha sido algo recurrente en las conversaciones, es considerado como una estrategia poco eficaz, ya que en la mayoría de los casos es difícil demostrar la situación de acoso. Además, en muchos casos lo que les gustaría a las mujeres no es que multen o sancionen a los y las conductores, sino que les llamen la atención para que no reproduzcan en otras ocasiones esos comportamientos. Sin embargo, consideran que ante robos, caídas y atropellos denunciarlo y llamar a la policía es una estrategia importante para dar visibilidad al uso de la bici y a las necesidades que tienen las personas ciclistas.
- También valoran muy positivamente cuando ante situaciones difíciles han recibido ayuda o sentido el apoyo de otras personas. Desde miradas cómplices y gestos solidarios por parte de otros u otras ciclistas, peatones o incluso conductores y conductoras, hasta personas que se han parado a ayudarlas ante caídas o accidentes.
- En relación a la convivencia en el espacio urbano, tanto con personas peatonas, como conductoras, patinetes eléctricos y otros y otras ciclistas, algunas mujeres consideran que sería necesario una educación que colabore en mejorar dicha convivencia, ya que la posibilidad de compartir estos espacios de forma respetuosa tiene que ver con la construcción de una ciudad más inclusiva.
- En cuanto a las formas de apropiarse de la ciudad, lo más destacable que hemos encontrado tiene que ver con el hecho de que para las usuarias de la bicicleta, su uso reduce la sensación de inseguridad, miedo y estar fuera de lugar, que muchas mujeres experimentan en el espacio público, sobre todo en momentos de mayor sensación de

peligro, como son la noche o la soledad. En ese sentido, la bici es percibida como una herramienta de seguridad y autodefensa feminista, ya que debido a su mayor velocidad de desplazamiento, otorga una capacidad más alta de reaccionar y liberarse frente a situaciones de acoso. Además de la tranquilidad que supone poder llegar con la bici hasta la puerta de casa. La bici puede ser en ese sentido un medio de resistencia y una respuesta a la violencia que experimentan las mujeres en el espacio urbano.

5.6. PROTAGONISMO DE LAS MUJERES Y COMUNIDAD CICLISTA

- Como con cualquier otra actividad en la que se ha excluido a las mujeres, contar con referentes de mujeres ciclistas puede resultar inspirador y motivador para que otras se animen a utilizar la bici como transporte urbano. Desde nuestra perspectiva, si bien pueden ser importantes las referentes del mundo deportivo, consideramos que son mucho más relevantes las mujeres que sirven de motivación en el entorno cercano. En ese sentido, las participantes han podido nombrar a muchas mujeres que las han impulsado y acompañado en el uso de la bici desde la infancia hasta la edad adulta. Mujeres tanto de sus ámbitos de amistad, familia, ocio o trabajo.
- En todas las ciudades han destacado las agrupaciones de mujeres ciclistas (BTT, carretera, cicloturismo) como un incentivo importante para fomentar el uso de la bici entre las mujeres también en el entorno urbano. Varias de las entrevistadas participan o han participado en estas agrupaciones. Aunque los objetivos de nuestra investigación se centraban en el uso urbano de la bici, consideramos que ha sido muy enriquecedor contar también con la perspectiva de mujeres impulsoras y participantes de estos grupos de mujeres ya que dada su amplia experiencia como ciclistas han podido aportar cuestiones muy valiosas para nuestro estudio.
- En cada ciudad hay al menos una asociación en defensa de la bici como medio de transporte urbano. Son asociaciones mixtas que tienen un largo recorrido de organización, propuestas, denuncias y reivindicación de más espacios ciclistas seguros. Estas asociaciones han sido valoradas por las participantes como bastante inclusivas y conscientes de la brecha de género en la movilidad ciclista de sus ciudades, de hecho llevan años poniendo luz en algunas de las consecuencias.

6. PROPUESTAS

Recogemos en este apartado propuestas específicas que han realizado las mujeres participantes en la investigación y otras que extraemos de sus discursos y vivencias, junto con propuestas que elaboramos como investigadoras a partir de todo el trabajo de documentación y trabajo de campo. En todas ellas consideramos imprescindible aplicar la perspectiva feminista con la intención de que en su diseño y ejecución se garantice que sean realmente inclusivas con las mujeres, personas no binarias, de todas las edades, con especial atención a pequeñas y mayores, que no supongan discriminación por racialización ni exclusiones de clase y que atiendan a la diversidad de cuerpos y movilidades.

6.1. EDUCATIVAS: IMPLEMENTAR LA BICICLETA EN EL ÁMBITO ESCOLAR

La educación se considera uno de los ámbitos más importantes en los que promover la bici como un transporte urbano sostenible e inclusivo para todas las personas.

- Incluir el aprendizaje y manejo de la bicicleta en el curriculum escolar en actividades relacionadas con la educación física y de conocimiento y exploración del entorno.
- Incluir el uso de la bici en el entorno urbano dentro de las competencias relacionadas con la educación vial, incluidas salidas en grupo por diferentes infraestructuras ciclistas.
- Promover salidas en bicicleta para realizar actividades de educación ambiental y visitas educativas de las distintas materias de estudio como museos y otros lugares de interés.
- Campañas educativas que relacionen el uso de la bici con beneficios ambientales y de salud pública, destacando su contribución a la reducción de la contaminación y el ruido y a la mejora de la calidad de vida urbana.
- Impulsar salidas grupales en el ámbito de la socialización escolar, incluidos campamentos en bici y travesías cicloturistas.
- Desarrollar acciones concretas para fomentar los desplazamientos en grupo como es generar puntos de encuentro entre familias para acudir juntas a los centros educativos en bici, como propone la iniciativa de los bicibus.

- Crear calles escolares seguras permanentes que limiten el tráfico motorizado al menos durante los horarios de entrada y salida del alumnado y posibiliten el desplazamiento en bicicleta de niñas y niños (de forma autónoma o en compañía de personas adultas), además de todas las personas que componen la comunidad escolar.
- Favorecer el acceso a la bicicleta del alumnado con menos recursos económicos mediante ayudas, préstamos o donaciones.
- Aparcabicis en los centros escolares, en cantidad adecuada, con una oferta amplia que promueva su uso y tenga en cuenta las necesidades de estancia prolongada de alumnas y alumnos y el aparcamiento de corta duración de personas adultas acompañantes. Estos aparcabicis deben situarse lo más cerca posible de la entrada del centro de estudios y deben procurar estar cubiertos, al menos una parte amplia de los mismos.
- Formaciones feministas dirigidas a toda la comunidad educativa (alumnado, profesorado, familias) con propuestas para abordar el machismo y sus violencias.

6.2. PROMOCIÓN DE LA CULTURA CICLISTA

En cuanto a propuestas relacionadas con la cultura ciclista, la educación y el cambio de conciencia, las participantes consideran que es fundamental una educación ciudadana con perspectiva feminista que mejore la convivencia en la movilidad urbana. En ese sentido, se proponen:

- Desarrollar campañas de concienciación con perspectiva feminista que colaboren en la normalización de la práctica ciclista entre mujeres de todas las edades y en todos los ámbitos: urbano, carretera, montaña.
- Visibilizar el uso de la bicicleta como una herramienta eficaz para la conciliación laboral y familiar.
- Fomentar el transporte y el acompañamiento de menores en bicicleta mediante campañas que informen de sus beneficios y alienten a extremar precauciones a otros actores viales.
- Facilitar prácticas familiares como recorridos y paseos en bici agradables, educativos y respetuosos con el entorno natural.

- Resaltar el uso de la bicicleta para la seguridad y la autonomía de las mujeres ante la inseguridad nocturna y el acoso sexualizado.
- Acompañamiento al trabajo en bici en polígonos industriales o salidas en grupo para perder el miedo.
- Implementar medidas que den a conocer la cultura de la bici, desde un punto de vista atractivo, haciendo especial hincapié en cómo la bici amplía las posibilidades de vida de las personas.
- Creación de mapas en las ciudades que promuevan la cultura ciclista urbana y en los que se puedan encontrar las redes de bidegorris, los talleres, puntos de limpieza, zonas de especial interés, vías verdes, etc.
- Promover la organización de eventos culturales y artísticos en los que se promocióne la cultura ciclista, más allá de la Semana Europea de la Movilidad.
- Difusión de referentes femeninos en el ámbito del ciclismo urbano y deportivo.
- Promover la participación de las mujeres en grupos y asociaciones tanto mixtas como solo de mujeres.
- Promoción de la participación de mujeres en empresas como tiendas, talleres, ciclomensajería.
- Evitar diferencias estéticas y de equipamiento por género en las bicis infantiles.
- Promover el uso de la bici en relación a las compras en comercio local y de cercanía.
- Apoyar y promover la creación de asociaciones y empresas de la economía social que realicen transportes y actividades grupales de personas mayores y con movilidad reducida.
- Facilitar y ceder locales a las asociaciones en defensa de la bici, para construir espacios y estructuras comunitarias de promoción de la movilidad ciclista urbana.

6.3. SENSIBILIZACIÓN

Se considera fundamental sensibilizar a la población en general mediante acciones con perspectiva feminista que colaboren en generar un pensamiento positivo hacia la bici

como medio de transporte, dando valor a los beneficios individuales, sociales y ambientales que promueve.

- Campañas dirigidas a personas peatonas, para visibilizar la presencia que están teniendo las bicis en las ciudades de Euskadi, disminuyendo la hostilidad que existe hacia ellas. Se da mucha importancia a la sensibilización sobre la necesidad de mantener los carriles bici libres de obstáculos y sin invadirlos con usos peatonales o recreativos inapropiados.
- Visibilizar con señalizaciones u otro tipo de intervenciones, los accidentes y situaciones de acoso vial que viven las ciclistas urbanas en los lugares donde son más proclives a producirse (semáforos, pasos de peatones, calzadas compartidas, intersecciones, rotondas, pendientes ascendentes, etc.)
- Señalizar con una bicicleta pintada de blanco los lugares donde se han producido atropellos mortales de ciclistas.
- Campañas para incentivar que, tanto los y las conductoras como personas peatonas, ciclistas y agentes de tráfico, conozcan la normativa vigente relacionada con el uso de la bici y la convivencia vial.
- Campañas de sensibilización dirigidas a los y las conductores de vehículos motorizados (coches, motos, autobuses, taxis) con el objetivo de fomentar prácticas responsables, sostenibles y de respeto hacia las personas ciclistas. La intención sería hacerles conscientes del impacto que tiene para la seguridad de las y los ciclistas sus acciones de acoso vial y sexualizado.
- Campañas que recuerden que las ciclistas deben ir por el centro del carril compartido con el tráfico motorizado y que los automóviles deben guardar una distancia de seguridad de 1,5 m. al adelantar y de 5 m. al ir detrás de una persona en bici.
- Campañas para visibilizar el acoso sexualizado que viven las mujeres en el espacio público.

6.4. FORMACIÓN

Con el objetivo de aumentar la autonomía y confianza de las mujeres en el uso y mantenimiento de la bicicleta, la formación en espacios no mixtos y con perspectiva feminista es considerada un elemento imprescindible.

- Cursos accesibles y regulares para aprender a montar en bici con la metodología Una Bici Más y la Guía Hacia una formación ciclista equitativa.
- Cursos de circulación urbana para desenvolverse con seguridad en la ciudad.
- Cursos de mecánica básica.

Así como, también es fundamental la formación en otros ámbitos tales como:

- Incluir módulos sobre perspectiva feminista en la formación vial para la obtención del permiso de conducir.
- Incluir en la formación vial la experiencia práctica de circular en bicicleta por la ciudad para tomar consciencia de los riesgos que provoca la conducción de vehículos motorizados.
- Formación específica en movilidad ciclista y feminismo para las personas conductoras de transporte público.
- Formación en feminismo y movilidad ciclista a agentes de policía.
- Promover la formación profesional de mecánica de bicicletas teniendo en cuenta el fomento de la participación de las mujeres.
- Formación en feminismo y elaboración de protocolos antiacoso en asociaciones ciclistas mixtas.
- Formaciones de feminismo y elaboración de protocolos antiacoso en empresas de ciclomensajería.
- Formaciones específicas para mujeres guías de grupos ciclistas.

6.5. POLÍTICAS PÚBLICAS Y GOBERNANZA

Es imprescindible que tanto las políticas públicas como las normas de tráfico estén realmente diseñadas para transformar los modos de desplazamiento activos, sostenibles y equitativos, dando prioridad a la bicicleta.

- Creación de protocolos antiacoso a ciclistas que hagan efectivo el respeto a las personas ciclistas por parte de las y los conductores. En ese sentido es interesante el protocolo para la prevención y resolución de situaciones de acoso a ciclistas de Terrassa.

- Medidas coercitivas, como sanciones económicas, para que realmente se cumpla la normativa. Así como de una implicación más directa por parte de agentes de seguridad e instituciones.
- Una pacificación del tráfico más sólida como impulso para que muchas más personas y particularmente mujeres usen la bici como transporte urbano. En ese sentido, mencionan la importancia de:
 - La limitación de velocidad máxima a 30 km/h en zonas urbanas, incluso 10 o 20 km/h en determinadas calles, para aumentar la seguridad de ciclistas y peatones.
 - El desarrollo de plataformas únicas de calzada y acera en calles y zonas peatonales para reducir la velocidad y aumentar la seguridad.
 - Implementar la semaforización y señalización con prioridad ciclista (y peatonal) frente al vehículo motorizado.
- Reservar espacios para zonas de espera avanzadas para bicicletas en los semáforos.
- Sistemas de bici pública con suficiente cobertura territorial y número de bicis y estaciones, y que cuenten con el correcto mantenimiento. Incluir bicicletas de pedaleo asistido y bicicletas mecánicas.
- Favorecer el transporte de cargas de particulares con bicis cargo públicas de alquiler y ayudas para la compra.
- Ofrecer la posibilidad de usar las bicis públicas y los aparcamientos seguros con tarjeta unificada y no exclusivamente con smartphone.
- Realización de estudios, mapeos y diagnósticos colaborativos con perspectiva feminista en ayuntamientos y a nivel metropolitano.
- Establecer como obligatoria la creación de espacios seguros, accesibles y cómodos, para guardar las bicicletas en nuevos edificios de viviendas.
- Promover el desplazamiento en bici a polígonos industriales con políticas que favorezcan a las empresas que tomen medidas efectivas en este sentido: duchas en los centros de trabajos, aparcabicis, incentivos.
- Promocionar encuentros internacionales de intercambio de experiencias en políticas públicas en materia de promoción del uso de la bicicleta con perspectiva feminista.

- Contar con las asociaciones de ciclistas urbanas y feministas para el diseño de las infraestructuras.
- Promover la participación de mujeres ciclistas urbanas en la toma de decisiones relacionadas con la movilidad, teniendo en cuenta su voz y experiencia.

6.6. AYUDAS Y ECONOMÍA CIRCULAR DE LA BICICLETA

- Ayudas o subvenciones para facilitar el acceso a la compra de bicis para personas con dificultades económicas.
- Ayudas para el mantenimiento o reparación de bicicletas.
- Servicios públicos de préstamo, alquiler o cesión comunitaria de bicicletas.
- Promover la restauración y puesta a punto de las bicis abandonadas en los depósitos para darles un uso social como el del punto anterior.
- Fomentar el intercambio de bicis y los mercados de segunda mano.
- Reducir el tipo impositivo del IVA en la venta de bicicletas y talleres de reparación.
- Ayudas o subvenciones para la adquisición de bicicletas diseñadas para el transporte de menores como bicis cargo, tanto mecánicas como eléctricas.
- Ayudas o subvenciones para la adquisición de triciclos con apoyo eléctrico para el desplazamiento autónomo de personas mayores o con movilidad reducida.
- Apoyar y potenciar con subvenciones los grupos no mixtos de ciclistas mujeres para crear espacios seguros y de sororidad.
- Impulso al diseño y difusión de bicicletas adaptadas para el transporte de menores.

6.7. INFRAESTRUCTURAS: ACCESIBILIDAD Y FUNCIONALIDAD

Consideramos importante tomar medidas para conseguir un desarrollo urbano compacto en el que cualquier persona tenga acceso a la mayoría de las necesidades y servicios a distancias de menos de 15 minutos caminando o en bicicleta. También que los desplazamientos en bici de todas las personas se puedan realizar con comodidad, seguridad y autonomía, poniendo especial atención a las mujeres, la infancia y las personas mayores.

Actualmente, la red de bidegorris en todas las ciudades se considera discontinua, con malas ubicaciones, giros peligrosos y falta de mantenimiento. Por lo que proponen:

6.7.1. Bidegorris

- Espacios segregados para la circulación en bicicleta: bidegorris amplios, seguros, protegidos y continuos, que estén bien pensados y ejecutados a nivel de toda la ciudad.
- En ese sentido, es importante en las tres ciudades que se amplíen, conecten y mejoren las redes de bidegorris, con especial atención a las necesidades de las mujeres.
- Bidegorris rápidos pensados para la movilidad en bici al trabajo y no solo como ocio.
- Bidegorris con una anchura suficiente para acoger diferentes necesidades de uso como triciclos de carga o de transporte de pasajeros, facilitar adelantamientos o circular acompañada.
- En muchas ocasiones no es necesario construir infraestructura nueva sino reorientar la infraestructura existente. Se propone la utilización de los espacios dedicados al tráfico motorizado para implementar bidegorris seguros y protegidos mediante la eliminación de carriles de tráfico motorizado y líneas de aparcamiento.
- Bidegorris de acceso a polígonos industriales
- Ciclocarriles con medidas efectivas de reducción de la velocidad del tráfico motorizado (máx. 30 km/h)
- Acompañamiento de infraestructura verde a la infraestructura ciclista para hacerla más agradable y atractiva: parterres de vivaces y gramíneas, jardines de lluvia, arbolado, arbustos, etc.

6.7.2. Aparcabicis

- Aparcabicis en la calle ubicados en puntos estratégicos como centros de salud, hospitales, centros educativos, universidades, casas de cultura, polideportivos, calles y zonas comerciales, etc., y que estén cubiertos dadas las condiciones climáticas de las tres ciudades.

- Utilización de plazas de aparcamiento de coches para implementar aparcabicis a nivel de calle, especialmente en las intersecciones de calles.
- Amplia oferta de aparcabicis en zonas comerciales.
- Promover anclajes rápidos para bicicletas en locales comerciales con espacio suficiente en el exterior.
- Para algunas la videovigilancia en ciertos aparcamientos aportaría mayor seguridad, aunque para otras la solución no tiene que pasar por un mayor control social.
- Mantenimiento de los aparcabicis, retirando bicicletas abandonadas y destrozadas por terceras personas.
- Instalar aparcamientos seguros y accesibles económicamente, distribuidos por todos los barrios de la ciudad y del área metropolitana.
- Disponer en los aparcabicis seguros y otros lugares a pie de calle de puntos de reparación y mantenimiento rápido de bicicletas.
- Disponer de puntos de recarga para bicicletas eléctricas en los aparcabicis seguros.
- Aparcabicis numerosos y seguros en polígonos industriales.
- Evitar que los aparcabicis estén situados en zonas oscuras, poco accesibles o alejadas, ya que esto colabora en la sensación de inseguridad y peligro que viven las mujeres en las ciudades. Como ya viene insistiendo el urbanismo feminista es necesario un mejor alumbrado público, que genere espacios más seguros y menos oscuros.

6.7.3. Intermodalidad

- Una intermodalidad accesible con mayor disponibilidad para ampliar el radio de acción de la movilidad ciclista (acceso a autobuses, vagones para bicis en trenes y metro).
- Desarrollo de sistemas de transporte público vertical (rampas mecánicas, ascensores, etc.) para salvar grandes desniveles, adaptados para el transporte de bicicletas.
- Instalación de aparcabicis de calle en las estaciones de transporte público y cerca de las paradas intermedias.

- Construcción de aparcabicis seguros y ambiciosos en cuanto a disponibilidad de plazas (incluso de varias plantas) en las estaciones de transporte público.
- Creación de parkings disuasorios gratuitos para coches en la periferia de las ciudades con conexiones al transporte público, estaciones de bici pública y aparcabicis seguros.
- Instalar estaciones de bici pública en las estaciones de transporte público y cerca de las paradas intermedias de mayor demanda.

6.7.4. Orientación

- Señalética inclusiva específica para bicicletas, tanto de localización de infraestructuras como de orientación por la ciudad.
- Creación de una aplicación móvil específica de bidegorris y recorridos ciclistas para cada ciudad que permita la creación de rutas seguras.
- Señalización de aparcabicis y estaciones de bici pública cercanas en las paradas y estaciones del transporte público.

7. NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

En base a las presentes conclusiones y a los resultados de nuestra investigación, nos parece interesante plantear algunas nuevas líneas de investigación a través de las cuales seguir profundizando en las desigualdades sociales que interfieren en el uso de la bici que hacen las mujeres.

Teniendo en cuenta que la movilidad urbana trasciende el ámbito de los límites de cada ciudad, consideramos interesante ampliar el trabajo de campo a las áreas metropolitanas de las ciudades y lograr así una comprensión más amplia y poder diseñar propuestas adecuadas que incluyan, por ejemplo, el uso de la intermodalidad.

También nos parece necesario ampliar el estudio al ámbito rural, como nos sugirieron varias mujeres, para visibilizar aquellos factores que dificultan o posibilitan el uso de la bici en dicho contexto.

Nos resulta de especial interés la experiencia de las mujeres que participan en grupos no mixtos tanto de uso deportivo (BBT y carretera), como en grupos cicloturistas. Cómo y por qué se han creado, qué prácticas se dan en ellos, qué efectos tienen en las mujeres, etc.

Por otro lado, haber podido contactar y conversar con mujeres que trabajan en una cooperativa de ciclomensajería, nos ha abierto la posibilidad de conocer una realidad sobre la que nos resulta relevante profundizar. La presencia de las mujeres en las empresas de ciclologística y mensajería sigue siendo minoritaria, a pesar de que se están produciendo transformaciones en el sector siendo cada vez más inclusivo.

Relacionado con lo anterior, las pocas mujeres que trabajan en talleres, tiendas o fábricas de bicicletas deberían tener un reconocimiento mayor y sus experiencias y reflexiones podrían ayudar a romper la brecha de género del sector. También estarían incluidas las mujeres que ofrecen talleres y cursos de mecánica de bicicletas en espacios no mixtos.

Siguiendo con la participación de las mujeres en ámbitos donde todavía existe una brecha de género, nos parece importante resaltar el trabajo de las mujeres en las diferentes asociaciones de ciclistas, cómo es su experiencia del activismo y qué propuestas desarrollan o les gustaría desarrollar. Nos situamos así en la construcción y el sostenimiento de estructuras comunitarias en el ámbito de la cultura ciclista.

Otro ámbito que se abre es el de los cuidados de menores en bicicleta. A qué retos se enfrentan las mujeres, qué experiencias viven, cómo ayuda la bicicleta y qué propuestas hacen para mejorar las posibilidades del uso de la bici y el transporte y acompañamiento de menores. Esta propuesta está relacionada con las iniciativas Streetforkids de la campaña CleanCities y con los planteamientos de las Ciudades 8-80.

Por último, consideramos que la participación de las mujeres se puede ampliar al diseño y desarrollo de las propias investigaciones y que sería interesante experimentar con prácticas de investigación colaborativas, donde las mujeres ciclistas de alguno de los ámbitos señalados decidan qué investigar y cómo, apoyadas por un equipo de investigación abierto a la innovación en este tipo de prácticas de investigación.

8. BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ VEINGUER, A. (2022). Aprender a escuchar, más allá de la palabra. Experimentaciones a partir de la etnografía colaborativa. *Aposta. Revista de Ciencias Sociales*, (92), 8-24, <http://apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/aaveinguer.pdf>
- ÁLVAREZ VEINGUER, A., ARRIBAS, A. y DIETZ, G. (2020). *Investigaciones en movimiento: etnografías colaborativas, feministas y decoloniales*. Clacso.
- ÁLVAREZ VEINGUER, A., y OLMOS ALCARAZ, A. (2022). Los grupos de debate: técnicas grupales para construir los “qués” de una etnografía colaborativa. *Quaderns De l’Institut Català d’Antropologia*, (37 (2), 483–502. <https://doi.org/10.56247/qua.375>
- ANAYA BOIG, E. y DOUCH, J. (2024). *Sustracción de bicicletas particulares en España*. Zikloteka.
- ANZALDÚA, G. (2004). Movimientos de rebeldía y las culturas que traicionan. En hooks, b., Brah, A., Levins Morales, A. et al., *Otras inapropiables: feminismo desde las fronteras*. Traficantes de sueños.
- ARENDT, H. (2019). *Pensar sin asideros. Ensayos de comprensión. 1953-1975. Volumen I*. Página indómita.
- ÁVILA, D. y GARCÍA, S. (Coords.) (2015). *Enclaves de riesgo. Gobierno neoliberal, desigualdad y control social*. Traficantes de Sueños.
- BAIERL, M. (2025). *Streets for kids, cities for all. Ranking Europe’s cities on child-friendly urban mobility*. Clean Cities Campaign.
- BARJOLA, N. (2018). *Microfísica sexista del poder*. Virus.
- BERGUA JIMÉNEZ, E. (2020). Zikloteka, centro de documentación de la bicicleta. Una iniciativa avanzada de recopilación, tratamiento y difusión de documentación sobre la movilidad ciclista. *Hábitat y Sociedad*, (13), 265–273. <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2020.i13.15>
- BETANCUR, J. (2023). Mujeres y ciclismo urbano más allá del canal de Bruselas: un estudio sobre motivadores y barreras. En Calahorro, B., Vergara, L. y Sarobe, L. (Coords.), *XIX Congreso Ibérico “La bicicleta y la ciudad”*. Zikloteka. <https://www.cristinaenea.eus/documentos/ficheros/portada/RGB-congreso-iberico-2023.pdf>
- BRAVO, P. (2014). *Biciosos*. Debate.
- BUTLER, J. (2017). *Cuerpos aliados y lucha política. Hacia una teoría performativa de la asamblea*. Paidós.

- BUTLER, J. (2018). *Cuerpos que importan*. Paidós.
- CAMPOS MEDINA, L., SILVA ROQUEFORT, R., y GAETE REYES, M. (2017). El rol de las emociones y los afectos en la producción del hábitat y el territorio. *Revista INVI*, 32(91), 9-21. Recuperado a partir de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/61972>
- CANADA, J. (Coord.). (2024). *Guía perspectiva de género. Hacia una formación ciclista equitativa*. ConBici.
- CASANOVAS, R. y GUTIÉRREZ VALDIVIA, B. (2013). La vida cotidiana en las áreas residenciales monofuncionales de baja densidad. En Muxí, Z. (coord.), *Postsuburbia. Rehabilitación de urbanizaciones residenciales monofuncionales de baja densidad*. Comanegra
- CHINCHILLA, I. (2020). *La ciudad de los cuidados*. Catarata.
- CIOCOLETTI, A. y PUNT 6, COL·LECTIU (2014). *Espacios para la vida cotidiana*. Comanegra.
- CONBICI (2025). *Informe general Cycling With Clean Air, 2025*. ConBici
- CRENSHAW, K. (1989). Demarginalizing The Intersection Of Race And Sex: A Black Feminist Critique Of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, And Antiracist Politics. En *The University Of Chicago Legal Forum*, 1989(140), 139-167. <https://chicagounbound.uchicago.edu/uclf/vol1989/iss1/8/>
- DARKE, J. (1998). La ciudad modelada por el varón. En Booth, C., Darke, J. y Yeandle, S. (Eds). *La vida de las mujeres en las ciudades*. Narcea.
- DAVIS, M. (2007). *Ciudades muertas. Ecología, catástrofe y revuelta*. Traficantes de Sueños.
- DE CERTEAU, M. (2000). *La invención de lo cotidiano*. Universidad Iberoamericana.
- DEL VALLE, T. (1997). *Andamios para una nueva ciudad: lecturas desde la antropología*. Cátedra.
- DEL VALLE, T. (2010). El derecho a la movilidad libre y segura. En Maquieira, V. (Coord.), *Mujeres, globalización y derechos humanos*. Cátedra.
- DELGADO, M. (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Anagrama.
- DELGADO, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Catarata.
- DGT. (2019). *La movilidad al trabajo: un reto pendiente*. DGT e IDAE
- DGT. (2025). *Anuario Estadístico General 2024*. Dirección General de Tráfico
- DIOTIMA (2004). *El perfume de la maestra. En los laboratorios de la vida cotidiana*. Icaria.

- DIZ, C. (2017). *Hacer la ciudad desde el cuerpo: los usos políticos de la bicicleta* [Conferencia]. Congreso “Zaragoza. La ciudad de las bicis”.
https://www.academia.edu/36401492/Hacer_la_ciudad_desde_el_cuerpo_los_usos_politicos_de_la_bicicleta
- DIZ, C. (2023). Métodos experimentais e xiro colaborativo: a etnografía itinerante nunha sociedade in/movilizada. *Revista Andaluza de Antropología* (25), 29-52.
<https://doi.org/10.12795/RAA.2023.i25.02>
- ECOLOGISTAS EN ACCIÓN. (2025). *La calidad del aire en el Estado español durante 2024*. Ecologistas en Acción. Disponible en
<https://www.ecologistasenaccion.org/342604/>
- EMAKUNDE. (2021). *La evaluación de impacto en función del género en el transporte y la movilidad*. Emakunde.
- ERSKINE, F. J. (2014). *Damas en bicicleta. Cómo vestir y normas de comportamiento*. Impedimenta.
- ESTEBAN, M. L. (2013). *Antropología del cuerpo*. Bellaterra.
- ESTEBAN, M. L. (2019). *El feminismo y las transformaciones en la política*. Bellaterra.
- ESTEBAN, M. L. y GUILLÓ, M. (Eds.). (2023). *La antropología feminista como desafío*. Bellaterra.
- EUSTAT (2024). *Encuesta de presupuestos del tiempo (EPT). 2023*. Eustat
- FALQUET, J. (2022). *Imbricación. Más allá de la interseccionalidad*. Madreselva.
- FERENCHAK, N.N., MARSHALL, W.E. (2025) The link between low-stress bicycle facilities and bicycle commuting. *Nat Cities* 2, 555–559.
<https://doi.org/10.1038/s44284-025-00255-5>
- FEDERICI, S. (2010). *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Traficantes de Sueños.
- FERNÁNDEZ ARAGÓN, I. (2024). Turistificación en las ciudades vascas: la nueva amenaza urbana/Turistifikazioa euskal hirietan: hirimehatxu berria. *Inguruak* (76), 1-16.
<https://doi.org/10.18543/inguruak.265>
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006). *El tsunami urbanizador español y mundial*. Virus editorial.
- FIGUEROA CLEMENTE, M. E. (2020). Salud urbana, bicicletas y árboles. *Hábitat y Sociedad*, (13), 47–62. <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2020.i13.04>

- FRANQUESA, J. (2007). Vaciar y llenar, o la lógica espacial de la neoliberalización. *Revista Española De Investigaciones Sociológicas*, (118), 123–150.
<https://doi.org/10.5477/cis/reis.118.123>
- GÁLVEZ, C, HUERTA, E. y MARTÍN, I. (2016). Mujeres, ciudades y bicicletas. En Hernández, M (Coord.). *Bicitopías. Hacia una antropología de la movilidad urbana*. Universidad Pablo de Olavide.
- GARCÉS, J., JIMÉNEZ, I., RAMOS, M. A., REDONDO, P. y VEGA, P. (2018). *¿Cómo nos movemos? Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible*. Asociación de Estudios Psicosociales y Asociación para la Difusión de la Economía Crítica y Social.
- GARCÉS, M. (2013). *Un mundo común*. Bellaterra.
- GARCÍA GARCÍA, A. M. (Coord.). (2002). *Materiales para la observación y el análisis del sexismo en el ámbito escolar*. Centro del profesorado y de recursos de Gijón.
- GARCÍA GONZÁLEZ, A. (2023). *Calla y Olvida*. Katakarak.
- GARCIA RAMON, M.D., ORTIZ, A. y PRATS, M. (Eds.) (2014). *Espacios públicos, género y diversidad*. Icaria.
- GARNIER, J.P. (2006). *Contra los territorios del poder*. Virus.
- GARZÓN, M. F. (2021). *Bici-diarios de una margarita que florece en el asfalto*. Universidad Pedagógica Nacional de Colombia.
- GOBIERNO VASCO (2023). *Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, 2021*. Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
- GRAEBER, D. (2011). Fragmentos de antropología anarquista. Virus.
- HARAWAY, D. (1995). *Ciencia, cyborgs y mujeres. La invención de la naturaleza*. Cátedra.
- HARVEY, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. Akal.
- HERNÁNDEZ AJA, A. (2009). Urbanización contra sostenibilidad. En *Ecologistas en Acción* (Coord.). *Claves del ecologismo social*. Ecologistas en Acción.
- HERNÁNDEZ RAMÍREZ, M. (Coord.). (2016). *Bicitopías. Hacia una antropología de la movilidad urbana*. Icaria.
- HERNANDO, A. (2018). *La fantasía de la individualidad*. Traficantes de Sueños.
- HIRIA KOLEKTIBOA. (2010). *Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana*. Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia.
- HUERTA, E., y GÁLVEZ, C. (2016). Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla. *Revista de Antropología Experimental* (16), 111-128. <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3020>
- IDAE (2009). *Manual de aparcamiento de bicicletas*. IDAE

- IHOBE (2019). *Huella ecológica de Euskadi*. Ihobe.
- IHOBE (2024). *Perfil ambiental de Euskadi 2023. Salud y medio ambiente*. Ihobe.
- INGOLD, T. (2015). Conociendo desde dentro: reconfigurando las relaciones entre la antropología y la etnografía. *Etnografías Contemporáneas* 2(2), 218-230.
- JACOBS, J. (2013). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing.
- 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), 129-146. <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3021>
- JORGE, A. y CHIMPÉN-LÓPEZ, C. (6 de agosto de 2018). *La metáfora del viaje, un poderoso recurso de la terapia narrativa para personas con adicciones*. Psyciencia. <https://www.psyciencia.com/viaje-metafora-terapia-narrativa-adicciones/>
- KERN, L. (2021). *Ciudad feminista. La lucha por el espacio en un mundo diseñado por hombres*. Bellaterra.
- KNOWLES, D. (2024). *Carmageddon (Autocalipsis)*. Capitán Swing.
- LAB (27 de enero de 2025). *LAB convoca paros en Dbizi ante las precarias condiciones de trabajo que sufre la plantilla*. <https://www.lab.eus/es/lab-convoca-paros-en-dbizi-ante-las-precarias-condiciones-de-trabajo-que-sufre-la-plantilla/>
- LATORRE HERNANDO, L. (2017). *Polifonía amorosa*. Bellaterra.
- LATORRE HERNANDO, L. (2020). Violencia machista, violencia con intención. *Revista ctxt* (257). <https://ctxt.es/es/20200203/Politica/30956/violencia-machista-feminismo-denuncias-cultura-patriarcal-laura-latorre.htm>
- LATORRE HERNANDO, L. (2022). Ni víctimas ni resilientes. *elDiario.es*. https://www.eldiario.es/pikara/victimas-resilientes_132_9773414.html
- LEFEBVRE, H. (1976). *La revolución urbana*. Alianza.
- LEFEBVRE, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- LEFEBVRE, H. (2017). *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing.
- LEGER, M. (4 de marzo de 2016). Exploring the Bicycle metaphor as a vehicle for rich story development: a collective narrative practice project. Dulwich Centre. <https://dulwichcentre.com.au/exploring-bicycle-metaphor-vehicle-rich-story-development-collective-narrative-practice-project-marc-leger/>
- LINDÓN, A., (2009). La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 1(1), 6-20.

- LIZARRAGA SAINZ, K. (2020). *La bicicleta. Salud, seguridad y movilidad sostenible. Personas, máquinas y entorno*. Diputación Foral de Bizkaia.
- LONGHURST, J. (2019). *Las batallas de la bici*. Katakarak.
- LORENZI, E. y ORTEGA, D. (2016). El reto de la movilidad sostenible. Del cuerpo ciclistas al espacio urbano y su observación etnográfica. *Revista de Antropología experimental*, 16, 1-9. <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3034>
- MATEO BURGOS, A. y VERA IDOATE, G. (2016) *Mujeres en bici por la Comarca de Pamplona*. (Investigación inédita). UNED
- MENÉNDEZ, A. (2010). *Teoría urbana postcolonial y de género: la ciudad global y su representación*. KRK.
- MILLARD-BALL, A., REGINALD, M., YUSUF, Y., y BIAN, C. (2025). Global health and climate benefits from walking and cycling infrastructure, *Proceedings of the National Academy of Sciences* 122(24) e2422334122, <https://doi.org/10.1073/pnas.2422334122>
- MITMA. (2023). *Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista*. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Gobierno de España.
- MOORE, J. W. (2016). El fin de la naturaleza barata: o cómo aprendí a dejar de preocuparme por “el” medioambiente y amar la crisis del capitalismo. *Relaciones Internacionales*, (33), 143–174. <https://doi.org/10.15366/relacionesinternacionales2016.33.007>
- NAVAS, G. y MAKHLOUF, M. (Coords.). (2018). *Apropiaciones de la ciudad. Género y producción urbana*. Pol·len edicions.
- ONU HÁBITAT - Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (2022). *World cities report 2022. Envisaging the future of cities*. https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr_2022.pdf
- ORTEGA, D. y MARTÍNEZ, R. (2016). Otra vuelta de tuerca. La bicicleta en Valencia y el renovado urbanismo urbano. En GEA La Corrala (Coord.), *Cartografía de la ciudad capitalista*. Traficantes de sueños.
- PANIAGUA, D. y SOLANO, P. (2019). *Observatorio de la bicicleta en Vitoria-Gasteiz. Informe memoria 2019 Anexo I. Análisis del comportamiento ciclista*. Bizikleteroak y Centro de Estudios Ambientales.
- PASCUAL, M. y HERRERO, Y. (2010). Ecofeminismo, una propuesta para repensar el presente y construir el futuro. *Fuhem CIP-Ecosocial - Boletín ECOS* (10). https://www.fuhem.es/wp-content/uploads/2019/08/ecofeminismo_propuesta_repensar_presente.pdf
- PÉREZ OROZCO, A. (2014). *Subversión feminista de la economía*. Traficantes de sueños.

- PÉREZ OROZCO, A. (2024). Ecofeminismos. Sostener la vida y cuidar el territorio cuerpo-
tierra. En A. Pérez Orozco (Coord.). *Economías feministas. Arraigo, vínculo,
subversión* (pp. 19-46). Traficantes de sueños.
- PORRAS, I. (2017). *Sin cadenas. Guía exprés para aprender a montar en bici y ser más
libre*. Culbuks.
- PULEO, A. H. (2022). *Claves ecofeministas*. Plaza y Valdés.
- PUNT6, Col·lectiu (2014). *Mujeres trabajando*. Comanegra.
- PUNT6, Col·lectiu (2019). *Urbanismo feminista*. Virus.
- REDBICI (2024). *Barómetro de la bicicleta en España*. Red de Ciudades y Territorios por la
Bicicleta.
- RICH, A. (1996). *Nacemos de mujer: la maternidad como experiencia e institución*. Cátedra.
- RODÓ-ZÁRATE, M. (2021). *Interseccionalidad. Desigualdades, lugares y emociones*.
Bellaterra.
- RODÓ-ZÁRATE, M. (2022). Interseccionalidad: conceptualización, aplicación y retos.
IDEES (59). [https://revistaidees.cat/es/interseccionalidad-conceptualizacion-
aplicacion-y-retos/](https://revistaidees.cat/es/interseccionalidad-conceptualizacion-aplicacion-y-retos/)
- ROMÁN RIVAS, M. y SANZ ROMÁN, B. (2021). *Crece en bici. Guía para promover el
uso y disfrute de la bicicleta entre escolares*. Consejería de Educación, Cultura y
Deportes de Castilla - La Mancha.
- ROMERO, J.A. (2021). Barreras que afecta a la movilidad en bicicleta de mujeres. *Tramas y
redes* (1), 143-159. [https://www.clacso.org/barreras-que-afectan-la-movilidad-en-
bicicleta-de-mujeres/](https://www.clacso.org/barreras-que-afectan-la-movilidad-en-bicicleta-de-mujeres/)
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2004). *Urbanismo con perspectiva de género*. Junta de
Andalucía. [http://www.juntadeandalucia.es/institutodelamujer/ugen/sites/default/
files/documentos/98.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/institutodelamujer/ugen/sites/default/files/documentos/98.pdf)
- SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad
en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *Ciudad y Territorio Estudios
Territoriales*, 41(161-2), 581–597. Recuperado a partir de
<https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75953>
- SANCHO, A. (2020). *Ciudades conciliadoras: urbanismo y género*. Aranzadi.
- SANZ ALDUÁN, A. (2023). *Las bicicletas de pedaleo asistido y las políticas locales de
movilidad*. Zikloteka.

- SOTO, P. (2011). La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada: Reflexiones teóricas y empíricas. *La ventana. Revista de estudios de género*, 4(34), 7-38.
<https://revistalaventana.cucsh.udg.mx/index.php/LV/article/view/742>
- SOTO, P. (2016). Repensar el hábitat urbano desde la perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. *Andamios* 13(32), 37-56.
<https://doi.org/10.29092/uacm.v13i32.524>
- SUBIRATS, J. (2014). Las políticas urbanas en el cambio de época. En Boix, A. y Marzal, R. (eds), *Ciudad y movilidad. La regulación de la movilidad urbana sostenible*. Universitat de València.
- TIRONI, M. (2015). Éticas en el cuidado de los recursos urbanos: mantención y reparación en un sistema de bicicletas públicas. *ARQ*, (89), 76-89.
<https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962015000100011>
- TORRES ELIZBURU, R. (2005). La bicicleta ¿una alternativa real de transporte urbano? El caso de Vitoria-Gasteiz. *Boletín CF+S*, (28), 71-78.
<https://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2852>
- TRUJILLO GARCÍA, A., (2015). La bicicleta, máquina e insistencia. *Nómadas*, (42), 243-251. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5428027.pdf>
- URBANAS, Colectivo (2013). *Mapa de la ciudad prohibida- Mapa de la ciudad amable desde la perspectiva de las mujeres*. Colectivo Urbanas.
<https://colectivourbanas.wordpress.com/wp-content/uploads/2019/06/informe-mapa-de-la-ciudad-prohibida-definitivo.pdf>
- URKIJIO, M. (Coord.). (s.f.). *Seguridad en bicicleta. Una etnografía*. Facultad de Educación, Filosofía y Antropología. UPV-EHU.
- VÁZQUEZ, I. y ORTIZ, S. (Coords.). (2023). *Movilidad ciclista y género. Un análisis feminista interseccional*. Instituto de las Mujeres. Ministerio de Igualdad.
- VELÁZQUEZ VALORIA, I. (2000). El tiempo de las cerezas. *Zehar*, 43, 20-25.
<https://artxibo.arteleku.net/es/islandora/object/arteleku%3A4037>
- VERGARA ROMÁN, L., SANZ ALDUÁN, A. y MATEOS ARRIBAS, M. (2022). *Las cuentas de la bicicleta*. ConBici.
- VERGARA ROMÁN, L., SANZ ALDUÁN, A. y MATEOS ARRIBAS, M. (2024). *Las cuentas de la bicicleta*. ConBici.
- VILLASANTE, T. R., MONTAÑÉS, M. y MARTÍ, J. (Coords.). (2000). *La investigación social participativa. Construyendo ciudadanía*. El Viejo Topo.
- VOLLMER, L. (2019). *Estrategias contra la gentrificación*. Katakarak.

- WARD, C. (1996). La libertad de circular después de la era del motor. En Ward, C., García Calvo, A. y Esteban, A. *Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular*. Virus.
- WHITE, M. (2002). *El enfoque narrativo en la experiencia de los terapeutas*. Gedisa.
- WHITE, M. (2011). *La conversación continua*. Pranas Chile.
- WHITE, M. y EPSTON, D. (2008). *Medios narrativos para fines terapéuticos*. Paidós.
- WWF (s.f.). *¿Qué es la huella ecológica?*. WWF.
https://www.wwf.es/nuestro_trabajo/informe_planeta_vivo_ipv/huella_ecologica/
- ZULOAGA, L. (2014). *El espejismo de la seguridad ciudadana*. Catarata.

RECURSOS WEB

Agenda Urbana de Euskadi. Bultzatu 2050.

<https://www.euskadi.eus/informacion/bultzatu-2050-basque-urban-agenda/web01-a2lurral/es/>

Encuesta de Movilidad en la CAPV en día laborable, año 2021. Dpto. de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

<https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/estadistica/encuesta-de-movilidad-2021/>

Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.

<https://www.gipuzkoa.eus/es/web/bizikletaz/estrategia-de-la-bicicleta>

Estrategia Estatal de la Bicicleta. <https://esmovilidad.transportes.gob.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta>

Protocolo para la prevención y resolución de situaciones de acoso a ciclistas

<https://www.terrassa.cat/es/protocol-assetjament-a-ciclistes>

Red de Ciudades por la Bicicleta. <https://www.redbici.org/>

ConBici. <https://conbici.org/>

ASOCIACIONES EN DEFENSA DE LA BICICLETA

Gasteizko Bizikleroak (Gasteiz): <https://bizikleroak.org>

BizizBizi (Bilbao): <https://bizizbizi.org>

Kalapie (Donostia): <https://kalapie.org>

ASOCIACIONES DE MUJERES CICLISTAS

ELLAbikes (Gasteiz): <https://ellabikes.com>

MTB Andreak (Bilbao): <https://mtbandreak.wordpress.com>

Abiankara cycling (Donostia): https://www.instagram.com/abiankara_cycling

9. ANEXOS

9.1. ANEXO I: GUIÓN ORIENTATIVO DE ENTREVISTA-CONVERSACIÓN

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo general

- Identificar, visibilizar y valorar desde una perspectiva de género la realidad de las ciclistas urbanas en la ciudad.

Objetivos específicos

- Conocer el tipo de **motivaciones** para usar la bicicleta por parte de las mujeres.
- Analizar el uso que hacen del espacio urbano, sus **posibilidades y limitaciones**.
- **Proponer mejoras** que se puedan realizar en el espacio urbano para impulsar el uso de la bicicleta con perspectiva de género.

INDICACIONES GENERALES

- Presentación: quiénes somos y el propósito de la investigación.
- Consentimiento: firmar hoja de consentimiento informado.
- Confidencialidad: asegura que la información será tratada de manera confidencial.
Explicar codificación: EG01

Guión de preguntas orientativo, prioridad a la fluidez y naturalidad de la conversación.

Registrar la entrevista para su análisis posterior. Anotar lo que no se ha grabado.

Temas: roles de género, cuidados, feminismo, cuerpos y mecánica, violencias machistas, espacio urbano, movilidad y ecología.

CONTEXTO PERSONAL

¿Podrías contarnos un poco sobre ti? Te vamos a pedir unos datos para el perfil sociológico:

Edad	Origen	Residencia (barrio)
Unidad de convivencia	Responsabilidades de cuidados: Sí/No	Personas dependientes: Animales dependientes:
Nivel de estudios	Situación laboral	Nivel/rango de ingresos
Identidad	Autoubicación ideológica	Participación comunitaria

TU BICI Y TÚ

¿Qué es para ti la bicicleta? METÁFORA, imagen.

Tu HISTORIA con la bicicleta: ¿Cuándo empezó tu relación con la bici y cómo ha ido evolucionando? ¿Desde cuándo usas la bici para desplazarte por la ciudad?

Tu BICI ACTUAL: bici propia o no (prestada, compartida, pública), tipo de bici, coste económico (estimación anual de gastos). Relación con ella: estética/nombres, sentimientos, vivencias, rituales, etc.

Motivos para usar la bici: ¿Cuáles son tus principales MOTIVACIONES/VENTAJAS para usar la bicicleta como medio de transporte? Personales (salud, ahorro, placer, etc.) y sociales (ecología, etc.) ¿Ir en bici tiene que ver con alguno de tus VALORES O PRINCIPIOS VITALES?

¿Cómo influye tu ENTORNO (familia, amigxs, compañerxs de trabajo) en tu decisión de usar la bicicleta? ¿Tienes algunos referentes de mujeres que te han inspirado o motivado?

HABILIDADES MECÁNICAS. Equipamiento: ropa, lluvia, casco, kit de emergencia, etc.

¿Cómo TE CUIDAS EN LA BICI? Medidas de seguridad, conducción, etc. ¿Has realizado algún curso? ¿Qué relación tienes con las normativas y reglas de circulación: rechazo, resistencia, obediencia, interpretación, ignorancia...?

LO CORPORAL en el uso para actividades productivas: sudor, manchas, etc. ¿Cómo se siente tu cuerpo al montar en bici?

EXPERIENCIA Y USO DEL ESPACIO URBANO

Actividades cotidianas: ¿Qué tipo de DESPLAZAMIENTOS realizas en bici? Frecuencia, horarios, por qué si/no usas la bici, intermodalidad...? (Esfera productiva, reproductiva, propia, política/comunitaria)

¿Qué VIVENCIAS SIGNIFICATIVAS has tenido al usar la bicicleta en la ciudad? Positivas y negativas. (Accidentes, caídas, choques, atropellos, sustos) ¿Ha cambiado tu manera de conducir o tu relación con la bicicleta después de estas vivencias?

BRECHA DE GÉNERO

¿Crees que hay diferencias en la experiencia de CICLISTAS HOMBRES Y MUJERES en la ciudad? ¿Por qué? Prejuicios y estereotipos en torno a las mujeres ciclistas. Dificultades: no haber aprendido, falta de habilidades mecánicas, acoso, falta de referentes mujeres, menos tiempo disponible, etc.

¿Cómo vives la MASCULINIZACIÓN DE ESPACIOS RELACIONADOS con la bici como talleres, tiendas, etc.?

ACOSO VIAL Y SEXUAL: ¿Cuál es tu percepción de seguridad/inseguridad en cuanto al uso de la bici: diurno y nocturno? ¿Cómo te sientes en cuanto a la exposición o hipervisibilidad? ¿Has tenido experiencias de acoso vial (tensión con coches, peatones, ciclistas) o sexual (verbal o físico de carácter sexual o por razón sexual, o por tu forma de vestir y objetualización y sexualización de tu cuerpo) usando la bici? ¿Cómo has respondido tú o si has tenido complicidades o apoyos? ¿Qué consecuencias han tenido estas experiencias? ¿Cómo valoras estos efectos que ha tenido en ti (tomar posición)?

INFRAESTRUCTURA CICLISTA

¿Cómo percibes la INFRAESTRUCTURA CICLISTA en tu ciudad?

Estacionamiento: ¿Dónde aparcas cuando te desplazas por la ciudad, dónde guardas la bici cuando llegas a casa?

Tipo de vías: ¿Qué tipo de vía usas y cuál prefieres? ¿Qué opinas de los carriles bici?

Convivencia: vehículos, patinetes, peatones, etc.

Seguridad: robos, habilidades en el manejo, recorridos, infraestructuras, mobiliario urbano, señalización, políticas, etc.

¿La gentrificación afecta? ¿Cómo ha cambiado la ciudad?

CUIDADOS Y COMUNIDAD

¿En qué medida el uso de LA BICICLETA BENEFICIA O CONDICIONA los desplazamientos para llevar a cabo las tareas de cuidados? Inseguridades viales acompañando a menores.

COMUNIDAD CICLISTA: participación en asociaciones (ciclistas, feministas), eventos, solidaridad ciclista, sentido de pertenencia, entorno (familia, amigas, compañeras) ciclistas urbanas.

¿Cómo te sientes acerca de la REPRESENTACIÓN DE LAS MUJERES CICLISTAS en la comunidad? ¿Sientes que hay suficiente visibilidad?

¿CÓMO INFLUYE todo esto en tu experiencia como mujer / mujer ciclista? Ejemplos o anécdotas.

PROPUESTAS DE MEJORA

¿Qué cambios te gustaría ver EN LA INFRAESTRUCTURA O LAS POLÍTICAS relacionadas con la movilidad en bici en tu ciudad? ¿Qué crees que puede hacerse para mejorar la experiencia de las personas que ciclan habitualmente? Propuestas específicas. Por ejemplo, cómo podrían evitarse los robos o mejorar la convivencia.

¿Cómo te imaginas una CIUDAD AMABLE E INCLUSIVA PARA LAS CICLISTAS? ¿Qué otros cambios hay que hacer, no solo en la infraestructura: la cultura, etc.? ¿De qué manera se podría IMPULSAR EL USO DE LA BICICLETA ENTRE LAS MUJERES? Propuestas, iniciativas, medidas, grupos, asociaciones.

CIERRE

REFLEXIONES finales: ¿Hay algo más que te gustaría AÑADIR sobre tu experiencia como ciclista urbana?

ANÉCDOTA bonita con la bici en relación a ser mujer. Un TITULAR de tu vida en bicicleta.

9.2. ANEXO II: LA VIDA PEDALEANDO

Esta técnica es una adaptación del árbol de la vida (Ncube y Denborough, 2011), una metodología de trabajo comunitario dentro del marco de la Terapia Narrativa.

Nos hemos inspirado concretamente en el artículo de Adoración Jorge y Carlos Chimpén-López “La metáfora del viaje, un poderoso recurso de la terapia narrativa para personas con adicciones” publicado en 2018 en Psyciencia. Y en el vídeo de Marc Leger “Explorando la metáfora de la bicicleta como vehículo para el desarrollo de historias ricas: Un proyecto de práctica narrativa colectiva” publicado en 2016.

La metáfora de la bicicleta para estos grupos de diálogo ofrece múltiples posibilidades, ya que nos permite explorar con profundidad los significados y emociones que las personas experimentan como ciclistas. Además, brinda la oportunidad de pensar colectivamente sobre los nuevos caminos que les gustaría recorrer y los cambios que son necesarios.

Se trata de pensar en común las diferentes dimensiones de la experiencia de las ciclistas urbanas.

OBJETIVOS:

- Fomentar el diálogo entre ciclistas urbanas para identificar y comprender sus motivaciones, necesidades, desafíos y propuestas relacionadas con el uso de la bicicleta en las capitales vascas, desde una perspectiva feminista.
- Generar una rica variedad de perspectivas sobre la experiencia de ser ciclista urbana a través de una representación visual y metafórica de sus sentimientos y percepciones.

DURACIÓN: 2 horas

MATERIALES NECESARIOS:

- Bicicletas impresas a tamaño folio
- Bicicleta grande con las explicaciones de cada parte
- Kit de emergencia grande
- Rotuladores, bolígrafos
- Post-it de 4 colores

- Cinta de pintor
- Música, altavoz
- Grabadora

ESTRUCTURA DE LA SESIÓN:

1. Introducción (15 minutos)

Presentación nuestra. Explicaremos el propósito de la actividad y cómo se desarrollará. Puntos de partida: Conciencia de grupo (escucha, respeto, todas las voces cuentan), libertad, confidencialidad. Consentimiento para grabar. Breve presentación de las participantes: nombre y tres palabras que digan algo de ti .

2. Desarrollo de la actividad (1 hora y media)

3. Cierre y aprendizaje colectivo (15 minutos)

Recogeremos las ideas clave que surgieron durante la conversación.

Les preguntaremos cómo se sienten después de la actividad. ¿Qué os ha dejado pensando y sintiendo (emociones, corporal) el participar en el grupo? ¿Ha habido algo que os ha llamado particularmente la atención? ¿Os lleváis aprendizajes, reflexiones, ideas?

Agradeceremos a todas las participantes por su contribución y destacaremos la importancia de sus voces en la construcción de una comunidad ciclista más inclusiva.

Recopilaremos las bicicletas y el kit para analizarlas en el contexto de la investigación.

DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD

ETAPA 1 (PERSONAL): CONSTRUYENDO NUESTRA BICICLETA Y KIT DE EMERGENCIA

- **BICICLETA** (ver [Figura 3](#)): Cada participante tendrá un dibujo en tamaño folio de una bicicleta que irán rellenando con las palabras, emociones o reflexiones que le sugiera cada parte. Pondremos música relajante. Esta parte es más personal, le pueden poner un nombre y una estética a su bici.

- Cuadro: Es la estructura y la forma de la bicicleta, es tu tipo de bici. Motivaciones personales y sociales para usar la bici. Por qué usas la bici: ventajas y beneficios. Lo que aporta para su movilidad y su vida. Valores o principios vitales.
- Ruedas: Lo que te permite desplazarte. Qué posibilidades te da el uso de la bici, dónde te lleva: actividades cotidianas que realizas con la bici: productiva, reproductiva (cuidados), propia, política/comunitaria. Desplazamientos, frecuencia, horarios, etc.
- Sillín: El lugar en el que te montas, puede ser cómodo o incómodo, es desde dónde miras, el lugar en el que te sitúas para experimentar la ciudad. Lo más estigmatizado para las mujeres en cuanto a su uso. Qué emociones te genera ir en bici (pueden ser contradictorias), cómo se siente tu cuerpo, etc.
- Los frenos: Me permiten ir más lento, parar, aunque no me paralizan. Representan los desafíos o retos personales a los que se enfrentan: miedos, preocupaciones, frustraciones, inseguridades, limitaciones corporales, etc.
- Manillar: Permite dirigir nuestras fortalezas y el esfuerzo realizado, hacia el destino deseado. Objetivos personales: sueños, deseos, esperanzas y propósitos con respecto al uso de la bicicleta.
- Pedales y cadena: ¿Qué acciones o estrategias nos ayudan a seguir nuestro camino y a dirigirnos a nuestro destino? ¿Qué nos ayuda a acercarnos a esos sueños y esperanzas? ¿Qué hacemos para avanzar? Asociaciones, activismo, grupos de ciclismo, acompañar a amigas, cursos de formación, youtube, conocimientos, capacidades, habilidades, destrezas, seguridad, confianza, etc.

KIT DE EMERGENCIA (ver *Figura 4*): Ante los posibles imprevistos o situaciones difíciles en la ruta (que pueden hacer más débiles algunas de sus partes o romperlas) qué recursos, herramientas y estrategias para afrontarlas (materiales, actitudinales, emocionales, simbólicas, de autocuidado) tenemos. Cada kit de emergencia será único, influido por la ruta, pero adaptado a la persona, a sus habilidades, a su historia, a todo aquello que es importante y significativo para ellas.

- Accesorios para reparar la bicicleta: ¿Cómo hacemos para sentirnos seguras en la bici? Medidas de seguridad, equipamiento, candados, casco, normativa, habilidades mecánicas, etc.

- Luces y GPS: Nos iluminan y nos orientan en la oscuridad o cuando estamos perdidas. Representan las relaciones significativas que influyen en el uso de la bicicleta, conocidas o desconocidas. Personas o colectivos que les apoyan y animan a seguir. Referentes de mujeres.
- Agua, comida: Reponer fuerzas, descanso. Auto-cuidado ante limitaciones personales y corporales. Cuidado del cuerpo. ¿Cómo cuidamos nuestro cuerpo y nuestras emociones? Rituales, rutinas y guiones de actuación. Tipo de conducción, etc.
- Botiquín: Cuando algo nos daña en la bici: caídas, acoso, robos, etc. nos llenamos de sentimientos que dificultan el camino. ¿Qué nos ayuda a sentirnos mejor en momentos complicados (necesidades personales)? ¿Qué nos permite no abandonar la ruta? ¿Qué hacemos para seguir adelante a pesar del daño? ¿Cómo respondemos? ¿Qué nos alivia del daño? ¿Qué habilidades hemos desarrollado? Complicidad, apoyo mutuo, etc.

ETAPA 2 (COMUNITARIA): CREANDO NUESTRA MASA CRÍTICA

Van saliendo para compartir y pegar sus bicis y poner los post-it del kit. Se compartirán algunas cuestiones significativas de sus bicis y de sus kit, identificando necesidades y patrones comunes. Hablaremos sobre cómo todos los elementos que componen la bicicleta están relacionados, formando un conjunto en continuo equilibrio. No hay ninguna parte insignificante, todo cuenta para dar más fortaleza al conjunto.

Pondremos todas las bicis juntas visualizando la masa crítica: comunidad en movimiento. Reflexión grupal en torno a: ¿Qué pasa cuando nos vemos juntas, en colaboración? En la masa crítica nos sentimos bien, hay diferentes roles y momentos, pero se van turnando y trabajando en equipo. Nos da visibilidad, compañía, romper con la soledad de la bici, ser mayoría en la carretera, reapropiarse del espacio público, disfrutar, un espacio social, no sentirnos fuera de lugar, imaginar cómo sería una ciudad amable e inclusiva para las ciclistas. Acciones sociales y conocimiento común. Sororidad ciclista. Hablar de la riqueza de la diversidad, unidad en la diversidad.

ETAPA 3 (SOCIAL): EXPLORANDO LAS CONDICIONES DEL CAMINO EN LA EXPERIENCIA DE LAS CICLISTAS

Conversación grupal en torno a qué elementos relacionados con el contexto social y cultural influyen en su travesía como mujeres ciclistas, cómo influye el entorno. ¿Qué

favorece/dificulta la movilidad en bicicleta en el espacio urbano (tanto factores físicos de la configuración urbana, como sentimientos más complejos) por el hecho de ser mujeres (teniendo en cuenta la desigualdad de género)?

ETAPA 4: CONSTRUYENDO RUTAS ALTERNATIVAS (NUEVOS CAMINOS).

Conversación grupal en torno a mejoras, cambios, propuestas que se puedan realizar en el espacio urbano para impulsar el uso de la bicicleta con perspectiva feminista. Propuestas para el diseño de una movilidad sostenible en bicicleta y feminista. Transformación social.

- ¿Qué cambios os gustaría ver en la infraestructura o las políticas relacionadas con la movilidad en bici en vuestra ciudad?
- ¿Qué acciones específicas podrían impulsar el uso de la bicicleta entre mujeres en la ciudad?
- ¿Qué otros cambios hay que hacer, no solo en la infraestructura: cultura, educación, etc.?
- ¿Cómo se pueden abordar esos desafíos desde una perspectiva feminista?
- ¿Cómo os imagináis una ciudad amable e inclusiva para las ciclistas?

9.3. ANEXO III: MAPA DE EMOCIONES Y RUTA

Para diseñar la primera parte de esta técnica nos hemos inspirado en diferentes herramientas relacionadas con el uso de mapas: el mapa de empatía, el mapa comunitario, los mapas perceptivos o los mapas de la ciudad prohibida (Colectivo Punt 6).

El mapa nos ayuda a localizar y contrastar lugares y recorridos utilizados, desplazamientos cotidianos, así como a valorarlos según la forma en que se perciben, identificando sus características positivas y negativas para determinar si son amables/cómodos/seguros... o no.

De aquí se pueden evidenciar aquellos elementos que favorecen/dificultan la movilidad en bicicleta y por el hecho de ser mujer. Así como, propuestas para el diseño de una movilidad sostenible en bicicleta y feminista

La intención de esta técnica es visibilizar cómo habitan los espacios las mujeres ciclistas. Se trata de entender a las ciclistas urbanas a través de diferentes dimensiones de su experiencia.

OBJETIVOS:

- Fomentar el diálogo entre ciclistas urbanas para identificar y comprender sus motivaciones, necesidades, desafíos y propuestas relacionadas con el uso de la bicicleta en las capitales vascas, desde una perspectiva feminista.
- Visibilizar las trabas sociales y físicas que limitan o posibilitan el uso de espacios.
- Generar una rica variedad de perspectivas sobre la experiencia de ser ciclista urbana a través de una representación visual y metafórica de sus sentimientos y percepciones.

DURACIÓN: 2 horas

MATERIALES NECESARIOS:

- Mapa ciudad en tamaño grande
- Kit de emergencia en grande
- Rotuladores, bolígrafos
- Post-it de 6 colores

- Cinta de pintor
- Música, altavoz
- Grabadora

ESTRUCTURA DE LA SESIÓN:

1. Introducción (15 minutos)

Explicaremos el propósito de la actividad y cómo se desarrollará. Puntos de partida: Conciencia de grupo (escucha, respeto, todas las voces cuentan), libertad, confidencialidad. Breve presentación participantes

2. Actividad (1 hora y media)

3. Cierre y aprendizaje colectivo (15 minutos)

Recogeremos las ideas clave que surgieron durante la conversación.

Les preguntaremos cómo se sienten después de la actividad. ¿Qué os ha dejado pensando y sintiendo (emociones, corporal) el participar en el grupo? ¿Ha habido algo que os ha llamado particularmente la atención? ¿Os lleváis aprendizajes, reflexiones, ideas?

Agradeceremos a todas las participantes por su contribución y destacaremos la importancia de sus voces en la construcción de una comunidad ciclista más inclusiva.

Recopilaremos el mapa y el kit para analizar en el contexto de la investigación.

DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD

ETAPA 1: MAPA DE EMOCIONES. EXPLORANDO LAS CONDICIONES DEL CAMINO EN LA EXPERIENCIA DE LAS CICLISTAS

Crearemos un mapa colectivamente en el que indicaremos lugares y espacios que contribuyen a un sentimiento de bienestar, pertenencia, comunidad, seguridad, alegría, tranquilidad, belleza, en la ciudad (apego).

Y otros de desconexión, incomodidad, inseguridad, miedo, ansiedad, (rechazo) en la ciudad con respecto al uso de la bici.

Primero dejaremos diez minutos para que las participantes escriban emociones, sensaciones corporales, ideas, frases etc. en post-it de dos colores y que irán colocando en los diferentes puntos que formen parte de sus desplazamientos cotidianos, lugares favoritos, simbólicos, especiales, etc. (Esfera productiva, reproductiva, propia, política/comunitaria) Lo haremos con música y les pediremos que eviten hablar entre ellas.

Después, reflexionaremos en grupo sobre las sensaciones que les produce observar el mapa, pediremos que expliquen por qué algunos lugares les provocan esos sentimientos: cómo ven y sienten esos lugares también dependiendo de si es en horario diurno o nocturno. Reflexionaremos sobre cómo diferentes lugares generan sensaciones diversas, y estas sensaciones y experiencias influyen directamente en el uso que se hace de ellos. Por ejemplo, la relación entre miedo y no uso de un espacio. Reflexionemos sobre si sienten que la ciudad ha cambiado en ese sentido.

Algunas preguntas que nos pueden servir: ¿Qué espacios de la ciudad utilizas? ¿Por qué eliges algunas calles para pasar? ¿Dónde te reúnes con amistades? ¿Qué lugar escoges para aparcar? ¿Dónde realizas las compras? ¿Qué equipamientos utilizas? ¿Existe algún lugar que no utilices porque no te gusta? ¿Qué espacios presentan dificultad para acceder a ellos o usarlos? ¿Qué situaciones generan inconvenientes cuando queremos usar un espacio? ¿Cuál es la percepción de inseguridad? ¿Qué lugares sentimos como propios? ¿En qué lugares podemos permanecer y movernos con libertad y autonomía?

¿Qué elementos relacionados con el contexto social y cultural influyen en su travesía como mujeres ciclistas y en la percepción de los espacios (del mapa)? ¿Cómo influye el entorno? ¿Qué favorece/dificulta la movilidad en bicicleta en el espacio urbano (tanto factores físicos de la configuración urbana, como sentimientos más complejos) por el hecho de ser mujeres (teniendo en cuenta la desigualdad de género)? ¿Qué efectos tiene todo esto en vosotras? ¿Cómo os posicionáis ante estos efectos?

ETAPA 2: CREANDO NUESTROS KIT DE EMERGENCIA

Ante los posibles imprevistos o situaciones difíciles en la ruta (que pueden hacer más débiles algunas de sus partes o romperlas) qué recursos, herramientas y estrategias para afrontarlas (materiales, actitudinales, emocionales, simbólicas, de autocuidado) tenemos. Cada kit de emergencia (ver [Figura 4](#)) será único, influido por la ruta, pero adaptado a la persona, a sus habilidades, a su historia, a todo aquello que es importante y significativo para ellas.

- Accesorios para reparar la bicicleta: ¿Cómo hacemos para sentirnos seguras en la bici? Medidas de seguridad, equipamiento, candados, casco, normativa, habilidades mecánicas, etc.
- Luces y GPS: Nos iluminan y nos orientan en la oscuridad o cuando estamos perdidas. Representan las relaciones significativas que influyen en el uso de la bicicleta, conocidas o desconocidas. Personas o colectivos que les apoyan y animan a seguir. Referentes de mujeres.
- Agua, comida: Reponer fuerzas, descanso. Auto-cuidado ante limitaciones personales y corporales. Cuidado del cuerpo. ¿Cómo cuidamos nuestro cuerpo y nuestras emociones? Rituales, rutinas y guiones de actuación. Tipo de conducción, etc.
- Botiquín: Cuando algo nos daña en la bici: caídas, acoso, robos, etc. nos llenamos de sentimientos que dificultan el camino. ¿Qué nos ayuda a sentirnos mejor en momentos complicados (necesidades personales)? ¿Qué nos permite no abandonar la ruta? ¿Qué hacemos para seguir adelante a pesar del daño? ¿Cómo respondemos? ¿Qué nos alivia del daño? ¿Qué habilidades hemos desarrollado? Complicidad, apoyo mutuo, etc.

ETAPA 3: CONSTRUYENDO RUTAS ALTERNATIVAS (NUEVOS CAMINOS).

Conversación grupal en torno a mejoras, cambios, propuestas que se puedan realizar en el espacio urbano para impulsar el uso de la bicicleta con perspectiva feminista. Propuestas para el diseño de una movilidad sostenible en bicicleta y feminista. Transformación social.

- ¿Qué cambios os gustaría ver en la infraestructura o las políticas relacionadas con la movilidad en bici en vuestra ciudad?
- ¿Qué acciones específicas podrían impulsar el uso de la bicicleta entre mujeres en la ciudad?
- ¿Qué otros cambios hay que hacer, no solo en la infraestructura: cultura, educación, etc.?
- ¿Cómo se pueden abordar esos desafíos desde una perspectiva feminista?
- ¿Cómo os imagináis una ciudad amable e inclusiva para las ciclistas?