

- RESUMEN DE LA INVESTIGACIÓN -

**MUJERES EN BICI
POR LAS CALLES DE LAS CAPITALES VASCAS**
DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO CON PERSPECTIVA FEMINISTA
2025

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

LAURA LATORRE HERNANDO
GUILLERMO VERA IDOATE



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

Este trabajo está en línea con otros muchos, todavía escasos, que consideran indispensable escuchar a las mujeres que se desplazan pedaleando por las calles de las ciudades. Nos hemos acercado a la experiencia de las ciclistas urbanas en las tres capitales de la Comunidad Autónoma del País Vasco. A pesar de las medidas adoptadas, la bicicleta no tiene una representación significativa en el reparto modal de ninguna de las ciudades: Bilbao 3 %, Donostia 4,4 %, Gasteiz 8 %. Además, en todas ellas las mujeres utilizan la bici en menor medida que los hombres, constatando así la existencia de una brecha de género que es necesario abordar: Bilbao 32 puntos de diferencia, Donostia 20, Gasteiz 10.

Por todo ello hemos definido como objetivo principal de la investigación identificar, visibilizar y valorar desde una perspectiva feminista la realidad de las ciclistas urbanas en las capitales vascas. A partir de ahí desarrollamos varios objetivos específicos como conocer las motivaciones para usar la bicicleta, analizar el uso del espacio urbano que hacen las mujeres ciclistas, identificar mecanismos por los que la desigual socialización de género y la mirada androcéntrica influyen en la movilidad ciclista, recoger y realizar propuestas y dotar a las ciclistas urbanas del protagonismo que se merecen en la construcción de una comunidad ciclista inclusiva que responda a sus necesidades.

Hemos diseñado varios dispositivos metodológicos que nos han servido para establecer conversaciones interesantes con las mujeres ciclistas. Nuestra propuesta ha sido realizar un acercamiento principalmente cualitativo a las experiencias, vivencias, discursos, emociones, riesgos, amenazas y respuestas de las mujeres. Partimos de la perspectiva feminista y utilizamos una metodología claramente influenciada por las ciencias sociales, como la Antropología y la Sociología, y de la teoría y la praxis de la Terapia Narrativa. Con esto, hemos diseñado un guión de entrevista semiabierta que nos ha dado pie a tener conversaciones en profundidad con las mujeres que, al mismo tiempo que respondía a nuestras preguntas de investigación, posibilitó abrir nuevos temas de su interés. También hemos desarrollado grupos de discusión en los que planteamos unas dinámicas de trabajo personales que facilitaron conversaciones grupales de mucha profundidad. Por último, pusimos nuestros cuerpos en movimiento para realizar una observación participante que nos llevó a desplazarnos en nuestras bicicletas por las calles de las tres capitales para acudir a nuestras citas y para participar en las convocatorias de la Masa Crítica de Gasteiz y de Donostia.

Han participado en total 61 mujeres. Realizamos entrevistas a 37 mujeres (35 mediante entrevistas en profundidad y 2 se grabaron en diferentes situaciones espontáneas).

En los grupos de discusión han intervenido 24 mujeres. Además contamos con la colaboración de las asociaciones ciclistas de las tres ciudades y de las asociaciones de mujeres ciclistas.

De las vivencias, reflexiones y conversaciones desarrolladas y recopiladas durante nuestro trabajo de campo hemos obtenido unos resultados extensos y detallados sobre las experiencias de las mujeres ciclistas de Gasteiz, Bilbo y Donostia. Los hemos estructurado de acuerdo a nuestros objetivos de investigación y en base a los análisis que hemos realizado. Los **RELATOS DE LAS MUJERES SOBRE SU RELACIÓN CON LA BICICLETA**, recogen las historias que recuerdan las mujeres sobre su contexto familiar y social en relación al proceso de aprender a montar en bici y los años posteriores. También exponemos aquí las bicicletas que tienen y han tenido y las características de su relación con ellas. Constatamos un importante cambio social en cuanto a los roles de género en el acceso a la bicicleta en la infancia, siendo mayor que en épocas históricas recientes.

En relación con este apartado, apuntamos las **MOTIVACIONES PERSONALES Y SOCIALES** para desplazarse en bicicleta por la ciudad que expresan las mujeres. Vemos así cómo se conjugan motivaciones relacionadas con la rapidez, la independencia, el placer, etc., con otras como la ecología, el feminismo y el habitar la ciudad. El uso de la bici se relaciona con un mayor bienestar físico, emocional, mental y social.

Analizamos las **POSIBILIDADES DE LA BICI Y EL ESPACIO URBANO** recogiendo la influencia de los contextos de socialización y del acceso a infraestructuras ciclistas, junto con las estrategias de autocuidado ante un entorno motorizado hostil y cómo habitan, leen y escriben la ciudad desde el cuerpo y las emociones en movimiento. Las mujeres ciclistas urbanas desarrollan una serie de estrategias de autocuidado y seguridad que en ocasiones desafían los límites de unas normativas de tráfico todavía excesivamente centradas en los coches. También se reconoce la influencia positiva de los servicios públicos de bicicletas de Bilbao y Donostia en el aumento de personas ciclistas en la ciudad, aunque siguen reproduciendo la brecha de género y tienen un mantenimiento bastante mejorable.

Exponemos las experiencias de las mujeres ciclistas en relación a las **LIMITACIONES Y DESAFÍOS EN EL ESPACIO PÚBLICO**: falta de infraestructura, condiciones meteorológicas, competencias técnicas. A estas barreras, ya casi clásicas en los estudios de movilidad ciclista, añadimos otras relacionadas con los cuidados a menores y la influencia de las intersecciones de clase y migración. A pesar del insuficiente desarrollo de los carriles bici (definidos como discontinuos, mal ubicados, con giros peligrosos y con falta

de mantenimiento), estos son la opción preferida por las mujeres ciclistas urbanas para sus desplazamientos cotidianos. Debido a esto y a la hostilidad del tráfico motorizado, muchas mujeres hacen un uso restringido de las calzadas (situándose en ocasiones a la derecha del carril) y un mayor uso de las aceras que los hombres. Las mujeres critican también la falta de aparcamientos tanto de calle como seguros, la exposición al robo de bicicletas y las limitaciones existentes en la intermodalidad.

Una limitación importante que queremos resaltar es la de las **EXPERIENCIAS DE VIOLENCIA EN LA MOVILIDAD CICLISTA**. Analizamos aquí las distintas violencias vividas por las mujeres que nacen del machismo imperante en la sociedad. Por ello incluimos la violencia motorizada, las violencias machistas, la presión estética y la violencia sexualizada y otras, en ocasiones más sutiles, vividas a consecuencia de la masculinización del sector de la bicicleta y los establecimientos ciclistas. La gran mayoría de las mujeres participantes reconocen haber vivido experiencias de violencia motorizada o conflictos de convivencia cotidianamente en el contexto urbano. Desde nuestra perspectiva, las situaciones violentas que viven las mujeres están mediadas por el género y otras intersecciones, por lo que nunca son neutrales. Por otro lado, al analizar sus interacciones con algunos hombres las mujeres detectan dos actitudes mayoritariamente: la prepotencia y la condescendencia o el paternalismo.

Sin embargo, consideramos que las mujeres siempre responden ante las violencias y las limitaciones impuestas y lo desarrollamos en el apartado de **RESPUESTAS DE LAS MUJERES CICLISTAS**. Incluimos aquí las diferentes estrategias y respuestas que generan ante vivencias significativas negativas (como las señaladas en los dos apartados anteriores) y las prácticas de apropiaciones de unas ciudades no pensadas ni para las mujeres ni para las bicicletas. Nos parece 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 importante para ellas y de alguna forma modifican el ambiente. Todas las respuestas son valiosas en tanto formas de resistencia a la normalización de la violencia. La bici es percibida como una herramienta de seguridad y autodefensa feminista y puede ser, en ese sentido, un medio de resistencia y una respuesta a la violencia que experimentan las mujeres en el espacio urbano.

En relación con lo anterior queremos señalar el **PROTAGONISMO DE LAS MUJERES CICLISTAS**, hablando de las referentes tanto del entorno social cercano como del ámbito deportivo. Aunque nuestra investigación está centrada en el ámbito urbano, muchas de las mujeres participantes y varias de las que nos han ayudado con la difusión del estudio participan en asociaciones de mujeres ciclistas que hacen un uso recreativo y deportivo de la bicicleta mediante actividades, salidas, rutas y quedadas no mixtas. Estas asociaciones no mixtas han sido destacadas como un incentivo importante para fomentar el uso de la bici entre las mujeres también en el entorno urbano.

Además, muchas de las mujeres participantes están implicadas en la **COMUNIDAD CICLISTA DE SU CIUDAD**. Lo hacen participando en asociaciones ciclistas desde donde impulsan la cultura de la bicicleta y desarrollan sus ideas y habilidades para la creación de estructuras comunitarias. Esta comunidad es la que impulsa las convocatorias reivindicativas como la Masa Crítica de Gasteiz y Donostia, y las Martxas de Bilbao. 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. Hemos incluido aquí también nuestras propias observaciones y reflexiones sobre las convocatorias en las que participamos en Gasteiz y Donostia.

Una de las principales **CONCLUSIONES** es que existe una brecha de género en el uso de la bicicleta 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.

Incluimos un apartado de **PROPUESTAS** en diversos ámbitos para colaborar en construir ciudades más amables, inclusivas, feministas y ecológicas. Están extraídas de las propuestas de las mujeres que han participado en la investigación y también de nuestra propia reflexión. En general, creemos que se hace necesario desarrollar unas políticas públicas que desincentiven el uso del coche en la ciudad, reduciendo el espacio que ocupa (tanto carriles como aparcamientos), y traspasando esos espacios para fomentar una movilidad activa, cercana y ecológica.

Todas las mujeres corroboran lo que muchos estudios muestran como facilitadores de la movilidad ciclista en general: que de las diferentes tipologías de vías señaladas como de uso ciclista, los carriles bici segregados y protegidos son los que más favorecen el acceso de las mujeres a la movilidad ciclista. Realizan también propuestas para mejorar el

almacenamiento y estacionamiento de bicicletas, la intermodalidad y la señalética inclusiva y ciclista en la ciudad.

Pero, aunque las infraestructuras moldean la sociedad, no podemos olvidar que aquellas están fuertemente influenciadas por valores sociales, éticos y políticos. En este sentido incluimos propuestas educativas, de promoción, sensibilización y formación. En todas ellas debemos tener siempre presente la perspectiva feminista interseccional para que sean realmente inclusivas.

Añadimos finalmente posibles **NUEVAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN** que se abren a partir del trabajo que presentamos y que podrían aportar más conocimiento y otorgar más valor a las experiencias de las mujeres ciclistas en distintos ámbitos como las áreas metropolitanas, el entorno rural, el uso deportivo y ciclovajero, la participación de mujeres en empresas de ciclomensajería, talleres y tiendas de bicis, el activismo en las asociaciones ciclistas urbanas, los cuidados y el transporte de menores en bicicleta y, además, el desarrollo de investigaciones de tipo colaborativo que posibiliten una participación más profunda de las mujeres ciclistas.